

# CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010



TESIS PARA LA OBTENCIÓN  
DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

## AUTORES:

DANIEL LEONARDO ALTAMIRANO MOSCOSO  
ANDREA FERNANDA FLORES MOGROVEJO

## DIRECTOR:

ARQ. VICTOR FERNANDO PAUTA CALLE

UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO











## RESUMEN

El analizar la configuración de la trama urbana se consideró un tema de relevancia ya que debe entenderse como la protagonista de la ciudad, puesto que es la responsable de que ésta se desarrolle de manera ordenada, consciente e integradora, además que debe valorarse la protección del medio ambiente, garantizando al mismo tiempo el crecimiento y la forma de utilizar los recursos de manera más eficiente, minimizando de esta manera la presión sobre la tierra circundante. De hecho actualmente existen estudios que revelan que más de la mitad del suelo a nivel mundial está ocupado, debido a que especialmente las ciudades latinoamericanas crecen de forma dispersa y discontinua con densidades muy bajas, que no son sustentables ya que ante estos sucesos surgen estrategias de afrontamiento deficientes que recaen en la pobreza.

Por lo tanto para desarrollar este tema se ha considerado un elemento como el protagonista por su rol estructural en la configuración de las ciudades, que es el sistema vial, ya que es la matriz de conectividad para la ciudad, fundamental para la movilidad urbana y por otro lado es también la matriz para la disposición de los servicios básicos indispensables.

Además las vías conjuntamente con los equipamientos son elementos clave de la interacción personal y la comunicación entre los ciudadanos.

Es importante mencionar por supuesto, que específicamente para el caso de Cuenca, la configuración de la trama está ligada estrechamente con las leyes y políticas que rigen en el país, además de factores inherentes al suelo que condicionan su forma.









## ABSTRACT.

Analyze the urban configuration is considered as a outstanding topic that most be understood as the protagonist of the city due that it's the responsible of city development and organization, trying to be conscious and integrative. Further it should value the enviroment's protection, ensuring it's growth and considering to use the means in a efficient way, minimizing the pressure on sorrounding land.

Nowadays are studies that reveals that more than a half of world's land is occupied, specially because Latin American cities expands in a dispersed and discontinuous way, having very low densities. Those patterns are not sustainable cause the strategies to face them are deficient and generates poverty.

So to develop this topic, we have considered an element as the protagonist for it's structural role in cities configuration, that is the street pattern, due it's the matrix of connectivity, so important for urban mobility and on the other hand it's the matrix of basic services provision.

Besides, streets and public equipment are indispensable for personal interaction and citizen's communication.

Is important to mention, that the configuration in Cuenca is closely linked with the country politics and laws.







## **ÍNDICE DE CONTENIDOS.**

<b>RESUMEN.</b>	<b>I</b>
<b>ABSTRACT.</b>	<b>II</b>
<b>CLÁUSULAS DE RESPONSABILIDAD.</b>	<b>XII</b>
<b>DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS.</b>	<b>XVI</b>
<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>XVIII</b>
<b>OBJETIVOS.</b>	<b>XXI</b>

### **ETAPA I: CONTEXTUALIZACIÓN TEÓRICA - HISTÓRICA DE LA PROBLEMÁTICA**

**23**

<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>42</b>
<b>OBJETIVOS.</b>	<b>26</b>
<b>METODOLOGÍA</b>	<b>26</b>
<b>1.1. PLANTEAMIENTO Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.</b>	<b>26</b>
<b>1.2. LA TRAMA URBANA.</b>	<b>27</b>





1.2.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.	27
1.2.2. CLASES O TIPOS DE TRAMAS URBANAS.	28
1.2.3. EL ROL DE LA TRAMA URBANA EN LOS PROCESOS DE CRECIMIENTO O EXPANSIÓN DE LAS CIUDADES.	29
1.3. SISTEMA VIAL URBANO.	30
1.3.1. LAS FUNCIONES DE LA VIALIDAD.	31
1.3.2. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.	31
1.3.4. LA ORDENACIÓN DE LA VIALIDAD EN LOS PLANES URBANÍSTICOS.	40
1.4. AMANZANAMIENTO.	40
1.4.1. ASPECTOS FUNCIONALES Y FORMALES.	41
1.5. FRACCIONAMIENTO.	42
1.5.1. TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.	42
1.5.2. PROPORCIÓN DE LOS LOTES.	43
1.6. LA TRAMA URBANA Y LOS MODELOS DE CIUDAD.	45
1.6.1. EN LA CIUDAD DIFUSA.	45



1.6.2. EN LA CIUDAD COMPACTA	46
1.7. LA TRAMA URBANA Y LA SEGREGACIÓN SOCIO - ESPACIAL.	46
1.7.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.	46
1.7.2. LA URBANIZACIÓN INTEGRADA A LA CIUDAD.	47
1.7.3. LAS “URBANIZACIONES CERRADAS”.	48
1.8. LA TRAMA URBANA EN LOS PROCESOS DE EXPANSIÓN.	49
1.8.1. ESTUDIO DE CASOS PLANIFICADOS.	50
1.8.2. ESTUDIO DE CASOS NO PLANIFICADOS.	60
1.8.2. ESTUDIO DE CASOS NO PLANIFICADOS.	69
<b>ETAPA II: EXPANSIÓN URBANA DE CUENCA 1970 - 2010</b>	<b>75</b>
<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>76</b>
<b>OBJETIVOS.</b>	<b>77</b>
<b>METODOLOGÍA.</b>	<b>77</b>



<b>2.1. ANÁLISIS DE LA EXPANSIÓN URBANA DE CUENCA.</b>	<b>78</b>
2.1.1. ANTECEDENTES.	78
2.1.2. PERÍODO 1970 - 1980.	78
2.1.3. PERÍODO 1980 - 1990.	82
2.1.4. PERÍODO 1990 - 2000.	85
2.1.5. PERÍODO 2000 - 2010.	85
<b>2.2. INFLUENCIA DE LA LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL EN LA EXPANSIÓN DE CUENCA.</b>	<b>89</b>
<b>2.3. ORDENANZAS MUNICIPALES QUE REGÍAN EN LA DÉCADA DEL 70 Y 80.</b>	<b>91</b>
2.3.1. ORDENANZA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO. (1971).	91
2.3.2. ORDENANZA TEMPORAL NORMATIVA DE CONTROL DE DESARROLLO URBANO. (1980).	92
2.3.3. ORDENANZA DE CONTROL DE DESARROLLO DE LA ZONA PERIFÉRICA EXTERIOR DE CUENCA. (1982).	94
<b>2.4. COMPARACIÓN DE PLANOS DE LAS DÉCADAS 1970 Y 1980 CON LOS PLANOS ACTUALES DE LA CIUDAD.</b>	<b>94</b>
<b>2.5. CONCLUSIONES.</b>	<b>100</b>



## **ETAPA III: SELECCIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO. 103**

### **INTRODUCCIÓN. 104**

### **OBJETIVOS. 105**

### **METODOLOGÍA. 105**

#### **3.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN. 106**

##### **3.1.1. DE ACUERDO A SU PERÍODO DE CONFORMACIÓN. 106**

##### **3.1.2. DE ACUERDO AL STATUS SOCIO - ECONÓMICO. 109**

##### **3.1.3. DE ACUERDO AL NÚMERO DE CONDOMINIOS. 111**

#### **3.2. SELECCIÓN DE SECTORES. 112**

##### **3.2.1. SECTORES DEL PERÍODO DE 1970 - 1980. 114**

##### **3.2.2. SECTORES DEL PERÍODO DE 1980 - 1990. 117**

##### **3.2.3. SECTORES DEL PERÍODO DE 1990 - 2000. 118**

##### **3.2.4. SECTORES DEL PERÍODO DE 2000 - 2010. 122**





## **ETAPA IV: DIAGNÓSTICO. 127**

### **INTRODUCCIÓN. 128**

### **OBJETIVOS. 129**

### **METODOLOGÍA. 129**

#### **4.1. ANÁLISIS DE SECTORES. 130**

##### **4.1.1. SECTOR 1: QUINTA CHICA. 132**

##### **4.1.2. SECTOR 2 : EL SALADO. 151**

##### **4.1.3. SECTOR 3: PUERTO DE PALOS. 171**

##### **4.1.4. SECTOR 4: LAS PENCAS. 191**

##### **4.1.5. SECTOR 5: RÍO AMARILLO. 196**

##### **4.1.5. SECTOR 6: PATAMARCA. 201**

##### **4.1.7. SECTOR 7: CIUDADELA DE LOS INGENIEROS. 206**

##### **4.1.8. SECTOR 8: MISICATA. 211**

##### **4.1.9. SECTOR 9: UCUBAMBA. 216**



4.2. SELECCIÓN DE SECTORES DE TRABAJO.	221
--	-----

4.2.1. GRUPOS DE SELECCIÓN.	299
-----------------------------	-----

4.2.2. SECTORES SELECCIONADOS.	302
--------------------------------	-----

<b>ETAPA V: MODELO DE TRAZADO</b>	<b>307</b>
-----------------------------------	------------

<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>308</b>
----------------------	------------

<b>OBJETIVOS.</b>	<b>309</b>
-------------------	------------

<b>METODOLOGÍA.</b>	<b>309</b>
---------------------	------------

5.1. ANTECEDENTES.	310
--------------------	-----

5.2. MODELO DE TRAZADO.	310
-------------------------	-----

5.2.1. LINEAMIENTOS.	310
----------------------	-----

5.3. MODELOS DE TRAZADO ESPECÍFICOS PARA LOS SECTORES SELECCIONADOS..	312
---	-----



5.3.1. MODELO DE TRAZADO N° 1. \_\_\_\_\_ 312

5.3.2. MODELO DE TRAZADO N° 2. \_\_\_\_\_ 319

## **ETAPA VI. \_\_\_\_\_ 331**

**INTRODUCCIÓN. \_\_\_\_\_ 332**

**OBJETIVOS. \_\_\_\_\_ 333**

**METODOLOGÍA. \_\_\_\_\_ 333**

6.1. ANTECEDENTES \_\_\_\_\_ 334

6.2. PROPUESTA 1: QUINTA CHICA. \_\_\_\_\_ 334

6.2.1. LOCALIZACIÓN. \_\_\_\_\_ 334

6.2.2. LINEAMIENTOS \_\_\_\_\_ 334

6.2.3. OBSERVACIONES FINALES. \_\_\_\_\_ 349

6.3. PROPUESTA 2: UCUBAMBA. \_\_\_\_\_ 350

6.3.1. LOCALIZACIÓN. \_\_\_\_\_ 350



**6.3.2. LINEAMIENTOS.** \_\_\_\_\_ **350**

**6.3.4. OBSERVACIONES FINALES.** \_\_\_\_\_ **367**

**CONCLUSIONES.** \_\_\_\_\_ **371**

**BIBLIOGRAFÍA.** \_\_\_\_\_ **379**







Universidad de Cuenca

Configuración de la Trama Urbana de Cuenca en sus Zonas de Expansión: 1980 - 2010.



Universidad de Cuenca

Clausula de propiedad intelectual

*DANIEL LEONARDO ALTAMIRANO MOSCOSO*, autor de la tesis “CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autora.

CUENCA, 24 DE MARZO DEL 2015

DANIEL LEONARDO ALTAMIRANO MOSCOSO

C.I: 0104783287





Universidad de Cuenca

Configuración de la Trama Urbana de Cuenca en sus Zonas de Expansión: 1980 - 2010.



Universidad de Cuenca  
Clausula de derechos de autor

*DANIEL LEONARDO ALTAMIRANO MOSCOSO*, autor de la tesis “CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de ARQUITECTO. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autor.

CUENCA, 24 DE MARZO DEL 2015

DANIEL LEONARDO ALTAMIRANO MOSCOSO

C.I: 0104783287

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.







Universidad de Cuenca

Configuración de la Trama Urbana de Cuenca en sus Zonas de Expansión: 1980 - 2010.



Universidad de Cuenca  
Clausula de propiedad intelectual

*ANDREA FERNANDA FLORES MOGROVEJO*, autor de la tesis “CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autora.

CUENCA, 24 DE MARZO DEL 2015

*ANDREA FERNANDA FLORES MOGROVEJO*

C.I: 0104906987

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.





Universidad de Cuenca

Configuración de la Trama Urbana de Cuenca en sus Zonas de Expansión: 1980 - 2010.



Universidad de Cuenca  
Clausula de derechos de autor

*ANDREA FERNANDA FLORES MOGROVEJO*, autora de la tesis “CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser este requisito para la obtención de mi título de ARQUITECTA. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implicará afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

CUENCA, 24 DE MARZO DEL 2015

ANDREA FERNANDA FLORES MOGROVEJO

C.I: 0104906987

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.





## **DEDICATORIAS.**

*he propuesto.*

*Este trabajo se lo dedico a mis padres y esposa quienes han depositado toda su confianza en mi y a quien espero nunca defraudarlos.*

*De manera muy espeial todo mi esfuerzo invertido para el desarrollo de esta tesis se lo dedico a mi hermosa hija Rebeca quien es para mi la persona más importante de mi vida.*

## **AGRADECIMIENTOS.**

*Agradezco sobre todo a Dios quien ha puesto en mi vida unos grandiosos padres, que siempre me han guiado por el camino en el que estoy hoy; por haberme dado la oportunidad de haber conocido a mi esposa, quien con su gran fortaleza siempre ha estado a mi lado apoyándome y dándome fuerzas para continuar; por darme una familia tan linda de quienes siempre he recibido los mejores consejos; de manera particular agradezco a nuestro director de tesis, el Arq. Fernando Pauta, quien nos ayudó y guió con todo su conocimiento de la mejor manera para poder culminar con este trabajo y agradezco a mi compañera de tesis de una manera muy especial por ayudarme a cumplir esta gran meta q me*

*Daniel Altamirano M.*





## **DEDICATORIAS.**

*Este trabajo se lo dedico a una de las personas mas importantes en mi vida, mi novio, por su amor y apoyo incondicional, sin el cual este proceso hubiese sido difícil de transitar. Gracias por tu paciencia amor.*

*Para ti Pedro Esteban, porque espero que un día culmines con éxito tus estudios y puedas cumplir tus sueños como yo lo estoy haciendo con la culminación de mi carrera.*

*Finalmente Chino, después de más de 20 años de amistad, hemos culminado juntos otra etapa más de nuestras vidas y eso tiene un significado especial para mi, gracias amigo te quiero mucho.*

## **AGRADECIMIENTOS.**

*A mis padres por su paciencia y comprensión durante esta etapa, ya que a pesar de los obstáculos siempre estuvieron ahí para apoyarme, les agradezco por su infinito amor y esfuerzo realizado para poder brindarme un futuro mejor.*

*A mi hermana y cuñado por esperar y confiar en mi, espero no defraudarles.*

*Arq. Fernando Pauta, que en todo momento ha buscado la excelencia en nosotros, mis más sinceros agradecimientos por su ayuda y compromiso.*

*Andrea Flores M.*







## INTRODUCCIÓN

La trama urbana debe entenderse como la protagonista de la ciudad ya que es la responsable de que ésta se desarrolle de manera ordenada, consciente e integradora, por lo que la planificación de las zonas de expansión es fundamental para una buena calidad de vida de los pobladores.

Es importante mencionar que la configuración de la trama está ligada estrechamente con las leyes y políticas que rigen en el país, además de factores inherentes al suelo que condicionan su forma.

Durante ya algún tiempo la ciudad ha sido producto de intervenciones particulares aisladas que no siguieron una planificación y que demandan una serie de actuaciones correctivas para poder dotarlas de la infraestructura básica, implicando mayor empleo de recursos y menor aprovechamiento de los mismos.

Pero además de los problemas físicos que pudiera presentar la falta de planificación, ésta incide en la dinámica social de la ciudad; en algunos casos por la especulación del suelo, se extiende hasta zonas inadecuadas, conformando asentamientos informales, donde por sus condiciones, la calidad de vida es precaria; y en otros constituyendo grupos de per-

sonas aisladas detrás de murallas, que impiden la cohesión social de los ciudadanos, además de la privatización del espacio público, trayendo como consecuencia el abandono del mismo y por ende generando inseguridad en las calles.

En el presente trabajo se ha enfocado el estudio de la trama urbana, enfatizando la función de la red vial, por su relevancia para el aprovechamiento de recursos, teniendo en cuenta que este trabajo, puede ser complementado desde otras perspectivas que apoyen las teorías y resultados que se expongan en este análisis.

Se empleó este enfoque por la situación actual de la ciudad, ya que la red vial es el elemento que define el modelo de expansión de la misma, mas es imprescindible mencionar que este trabajo puede ser complementado con estudios que contemplen además de la trama, volumetrías, usos y ocupación de suelo.

También se debe tener presente que el estudio de las zonas de expansión en general, amerita un estudio más a fondo, que no puede ser incluido en este trabajo, por condicionantes de tiempo y extensión, razón por la cual se determinarán sectores específicos que ejemplifiquen el patrón con el que han crecido estas zonas.



A partir de lo expuesto se consideró pertinente que la presente tesis debe estructurarse de la siguiente manera.

**Etapas I: Contextualización teórica - histórica de la problemática:** En esta etapa se incorporan las bases teóricas necesarias que ayuden a analizar y comprender la lógica de crecimiento de la ciudad y los requerimientos mínimos con los que se debe cumplir para obtener una trama funcional. Aquí se pudo tratar un tema fundamental, que es la segregación socio - espacial, como consecuencia de la generación de condominios y urbanizaciones cerradas.

Así mismo se estudió el proceso de conformación de una ciudad difusa y una compacta, con el objeto de definir parámetros que las caractericen a cada una de ellas.

**Etapas II: Expansión de cuenca 1970 - 2010:** Una vez adquiridos los conocimientos básicos, se puede dar inicio al estudio del crecimiento de Cuenca, el mismo que se lo realizará desde la década de 1970 a fin de establecer los cambios significativos de cada período de conformación. Para esta etapa se ha analizado también las leyes de régimen municipal y ordenanzas que han regido en Cuenca, siendo posible establecer una comparación entre planos de sectores de la década de 1970 - 1980, con los planos actuales de los mismos, evidenciando fuertemente las intervencio-

nes aisladas que se manifiestan en la ciudad.

**Etapas III: Selección de las Áreas de Estudio:** A partir de la identificación de elementos claves que alteran la configuración de la trama, se pudieron definir criterios estadísticamente correctos y que se ajustan a la naturaleza de este estudio. De esta manera se establecieron los respectivos sectores de estudio, determinando en total nueve sectores que fueron objeto de diagnóstico.

**Etapas VI: Diagnóstico:** Como ya se mencionó, para esta etapa se seleccionaron nueve sectores de distinta naturaleza, ya que gracias a los criterios establecidos se pudieron obtener muestras diversas, que a pesar de no poseer las mismas características, con su estudio fue posible determinar que poseen de manera general el mismo patrón de diseño, observándose mayor o menor tendencia a la utilización de ciertos elementos de acuerdo al período de conformación y al status socioeconómico.

**Etapas V: Modelo de trazado:** Ya que el estudio de sectores comprendió desde 1970 y de manera general se puede decir que los problemas que se presentan son similares en todas las zonas de expansión de la ciudad, se determinó que existen básicamente dos momentos: uno que va de 1970 a 1990, donde existen problemas en la trama pero la ciudad



para entonces presenta una realidad en donde aún puede pensarse en la concepción básica de la misma, es decir que aún podía limitarse al trazado de las vías vehiculares y aceras; y otro que va desde 1990 a 2010, donde paulatinamente va surgiendo la necesidad de recuperar la ciudad, de apropiarse nuevamente de ella, de sacar al vehículo de la misma, ya que éste ha influido notablemente en los niveles de contaminación ambiental, aparte de que su presencia condiciona al peatón y a los usuarios de transportes alternativos de manera imponente, lo que obliga a una concepción nueva, con elementos que ayuden a mitigar estos problemas entre otros. Básicamente se decide incorporar nuevos conceptos para el sector del segundo momento, dado que éstos ya debieron ser concebidos con los criterios que se mencionaron previamente.

**Etapas VI: Aplicación el Modelo:** Esta es una etapa eminentemente práctica, donde se generan las nuevas directrices de cada sector seleccionado, realizando un análisis similar al del diagnóstico, con el fin de poder comparar indicadores y demostrar o no que la planificación integral puede presentar mejores soluciones de diseño.





## OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL.

Formular un modelo de trazado para las zonas de expansión urbana, que plantee una solución que optimice recursos y permita un crecimiento ordenado, pudiendo servir de base para futuras intervenciones en la ciudad.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Conocer los elementos que inciden negativamente en la configuración de la trama.
- Analizar las determinaciones relativas a la trama urbana contenidas en las distintas ordenanzas de la ciudad y Leyes de Régimen Municipal.
- Formular un diagnóstico de las zonas de expansión de la ciudad de Cuenca. (Tomando muestras representativas de distintos sectores).
- Construir un modelo, cuyos parámetros puedan ser aplicados en las zonas de expansión de la ciudad.
- Aplicar el modelo en un sector determinado.







# ETAPA I

CONTEXTUALIZACIÓN TEÓRICA - HISTÓRICA DE LA PROBLEMÁTICA





## INTRODUCCIÓN.

En esta primera etapa, se ha recopilado una base teórica, en la que se apoyará el desarrollo del presente trabajo de tesis, con el fin de respaldar los criterios expuestos a lo largo del mismo.

De acuerdo a lo mencionado anteriormente se consideró fundamental abordar los temas que se indican a continuación, ya que son de gran interés para el desarrollo de esta etapa:

- **La trama Urbana:** Para su comprensión se ha incluido una aproximación teórica, sus tipos y el rol que ésta tiene en los procesos de crecimiento o expansión de las ciudades.
- **El sistema vial urbano:** En este ámbito se han estudiado las funciones de la vialidad, su jerarquización funcional, normas de dotación y diseño y finalmente su ordenación en los planes urbanísticos.
- **El amanzanamiento:** Se abordan sus aspectos formales y funcionales.
- **El fraccionamiento:** En este ámbito se ha estudiado sus tipos y las proporciones de los lotes.
- **La trama urbana y los modelos de ciudad:** Aquí se ha hecho un análisis sobre la trama en la ciudad difusa y en la ciudad compacta.
- **La trama urbana y la segregación socio-espacial:** Con respecto a este tema se ha realizado una aproximación conceptual, en donde se aborda también lo que son las “urbanizaciones cerradas” y las urbanizaciones integradas a la ciudad.
- **La trama urbana en los procesos de expansión:** Aquí se realiza un estudio de casos planificados y no planificados.

## OBJETIVOS.

- Establecer mediante la investigación bibliográfica los aspectos teóricos y conceptuales relativos a las temáticas directamente vinculadas con la problemática central del presente trabajo, por una parte la trama urbana y sus elementos: el sistema vial urbano y el amanzanamiento; y, por otra, los modelos de ciudad, la segregación socio espacial y los procesos de expansión o crecimiento de las ciudades, desde la perspectiva de la trama urbana.
- Suministrar los fundamentos necesarios para el desarrollo de los estudios de las siguientes fases, con énfasis en la expansión de la trama urbana de la ciudad de Cuenca en el período 1970-2010, el análisis de los asentamientos residenciales seleccionados con fines de diagnóstico y la elaboración de la propuesta.

## METODOLOGÍA.

### 1. PLANTEAMIENTO Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Partiendo de la observación previa de la problemática de Cuenca, se investigó sobre la dispersión de las ciudades, principalmente en América Latina y los elementos que éstas han incluido en el proceso, pudiendo encontrar literatura de varios autores que ya han realizado estudios sobre este fenómeno, permitiendo de esta manera contextualizar el problema planteado en este trabajo.

### 2. DESARROLLO DE CONCEPTOS BÁSICOS.

Los conceptos a tratarse surgieron a partir del establecimiento del problema que existe en la ciudad, ya que se pudieron extraer los elementos que intervienen en éste.

Para poder desarrollar dichos conceptos fue necesario revisar varias fuentes bibliográficas confiables, que pudieran aportar con criterios que sirvan de fundamento para esta tesis y que deje clara la temática a tratarse.



## 1.1. PLANTEAMIENTO Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Si se observa el plano de la ciudad de Cuenca se puede notar que ésta creció de manera poco planificada y hasta cierto punto discontinua, ya que de manera general se puede identificar claramente la presencia de vías de retorno en casi toda la ciudad (excluyendo el centro histórico de la ciudad); además actualmente se siguen urbanizando zonas que aún no cuentan con todos los servicios básicos, dispersándose la ciudad de manera innecesaria, ya que según varios estudios, ésta no necesita crecer más para abarcar la población no solamente actual sino también la futura.

Pero el problema de la dispersión de las ciudades no es un tema exclusivamente de Cuenca, según el Dr. Joan Clos en su trabajo “The relevance of street patterns and public space in urban areas” más de la mitad del suelo a nivel mundial está ocupado, debido a que especialmente las ciudades latinoamericanas crecen de forma dispersa y discontinua con densidades muy bajas, que no son sustentables ya que ante estos sucesos surgen estrategias de afrontamiento deficientes que recaen en la pobreza.

Por lo tanto para desarrollar este tema se ha considerado un elemento como el protagonista por su rol estructural en la

configuración de las ciudades, que es el sistema vial, pues “es la matriz de conectividad para la ciudad, fundamental para la movilidad urbana y por otro lado es también la matriz para la disposición de los servicios básicos indispensables”; además, las vías conjuntamente con los equipamientos son elementos clave de la interacción personal y la comunicación entre los ciudadanos. Según el Dr. Joan Clos las ciudades que tienen calles y espacios públicos adecuados con mayor conectividad son más habitables y productivas, pues cuando los problemas de seguridad y protección surgen, el espacio público es abandonado, y las comunidades cerradas surgen como una forma de protección contra el resto de la ciudad, esto da como resultado una falla en la función de la vida cultural de las calles.

Finalmente concluye que la relevancia de los patrones viales y el espacio público requiere planeamiento en la etapa inicial del crecimiento urbano, de lo contrario, si la urbanización surge de manera espontánea, la introducción del espacio público después se hace muy difícil y costosa, tanto política como económicamente.

Partiendo de esta premisa se han establecido los conceptos básicos de los elementos principales que puedan aportar con el desarrollo de esta tesis.

## 1.2. LA TRAMA URBANA.

Para efectos de este estudio es indispensable establecer el concepto de trama urbana, ya que es el elemento principal de la configuración de las ciudades.

### 1.2.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.

Se ha considerado de gran importancia establecer una aproximación conceptual sobre la trama urbana, ya que es la esencia de este estudio, pues es indudablemente la que define la morfología de las ciudades.

Llegar a una definición de trama urbana, puede resultar un tanto complicado, ya que existen diferentes acepciones, por lo que se han recopilado algunos conceptos que han sido los más pertinentes de acuerdo a cómo se ha abordado el tema de estudio.

Así entonces, de acuerdo a diferentes autores se puede decir que trama urbana es:

“Red primaria de distribución de infraestructuras de base para una extensa zona urbana, ofreciendo una rápida conexión entre barrios y ordenando el desarrollo de la ciudad,

como un conjunto y de manera controlada”<sup>1</sup>

“Forma en que se disponen sobre el suelo urbano los componentes estructurales de la ciudad”<sup>2</sup>

“Es el trazado de la red viaria, su amplitud, los volúmenes que se edifican (altura y anchura de las fachadas), el nivel de ocupación del suelo (parcelaciones, espacios libres, alturas, ...)sus usos”<sup>3</sup>

“Es la base que produce la forma de la ciudad, allí la conformación de la manzana (sus espacios públicos y privados) y la continuidad de la calle, revelan la configuración del espacio público como una totalidad”<sup>4</sup>

“Se entiende por trama urbana de un ámbito territorial la específica división del mismo en los dos tipos básicos de espacios, diferenciados por criterios topológicos, que se definen a continuación:

a) Viarios: aquéllos que se disponen formando una red con continuidad topológica y cuya función principal es permitir la movilidad y dotar de accesibilidad al territorio en su conjunto

<sup>1</sup> Huit, G. *PREVEER LA TRAMA DE EXPANSION URBANA - LECCIONES DE UNA EXPERIENCIA*.

<sup>2</sup> Diccionario Enciclopédico Vox 1. © 2009 Larousse Editorial, S.L.

<sup>3</sup> Informe sobre el concepto sociológico y el valor social de la trama urbana. (<http://periferiasurbanas.org/wp-content/uploads/2011/03/QUI%C3%91ONERO2005InformeTramaUrbana.pdf>)

<sup>4</sup> Morella Briceño Avila, L. G. (2011). *Proceso de Diseño Urbano - Arquitectónico*.



y, en particular, a las piezas.

b) Manzanas: polígonos discontinuos, separados entre sí por los espacios viarios que les dotan de accesibilidad, y cuya función principal es albergar los usos y aprovechamientos humanos.”<sup>5</sup>

Si bien en algunos conceptos se habla de los usos y los volúmenes edificados, es importante recalcar que para abordar el tema de este trabajo se tomará como la acepción más acertada la última citada, ya que son básicamente las vías y las manzanas el objeto de estudio, independientemente de los volúmenes y diferentes usos de suelo que se presenten en ellas.

### 1.2.2. CLASES O TIPOS DE TRAMAS URBANAS.

Conocer los tipos de tramas urbanas es de gran utilidad, ya que como se mencionó en los objetivos, será el marco de referencia al momento de realizar el diagnóstico de los sectores que posteriormente serán seleccionados para su análisis e identificar el tipo de trama que se ha desarrollado en éstos.

Los tipos de tramas que se presentan en este trabajo, son

aquellos establecidos por Kevin Lynch y que se detallan a continuación.<sup>6</sup>

#### 1.2.2.1. TRAMA RETICULAR.

Este tipo de trama se presenta a menudo de dos maneras, en forma de malla rectangular o triangular.

#### 1.2.2.2. MALLA TRIANGULAR.

No es muy frecuente, permite trayectos en tres direcciones, aunque genera intersecciones conflictivas. También puede originar parcelas difíciles de urbanizar.

#### 1.2.2.3. MALLA RECTANGULAR.

Es el sistema más utilizado en el trazado de las calles, a pesar de ser criticado por su aspecto monótono, su desconsideración a la topografía, su vulnerabilidad ante el tráfico que cruza, y por la falta de diferenciación de las líneas que llevan un tráfico más denso y las que no. Mas los problemas antes mencionados no son inherentes a este tipo de trama, pues el tráfico puede ser dirigido hacia líneas especiales de la malla, además la malla puede ser curvilínea de tal manera

<sup>5</sup> Plan General de Ordenación de La Laguna.

<sup>6</sup> Lynch, K. (1980). *Planificación del sitio*. Barcelona: Gustavo Gili.

que se amoldase a la topografía. Es importante recalcar que el autor indica que la esencia de un sistema de mallas es la regularidad en sus interconexiones, mas no estar compuesto necesariamente por líneas rectas ni formar parcelas de igual tamaño y forma.

#### **1.2.2.4. TRAMA RADIAL.**

En este caso, los causes nacen del centro, este tipo de trama es apropiado cuando el fluido tiene un destino común, es decir este sistema da las líneas directas de viajes a un flujo centralizado; si bien en estos casos resulta apropiado, vale mencionar que cuando los niveles de tráfico son altos, la terminación central resulta difícil de resolver.

#### **1.2.2.5. TRAMA LINEAL.**

Este sistema puede consistir en una línea simple o una serie de paralelas a las que se unen directamente todos los orígenes y destinos. Este sistema resulta útil, cuando los flujos principales se mueven entre dos puntos.

#### **1.2.2.6. TRAMA DESORDENADA.**

En algunas ocasiones puede generarse un desorden en las

vías locales para disminuir el paso del tráfico que las cruza, para ajustarse a la topografía o por crear un interés visual en el aspecto de una calle. También puede darse en áreas pequeñas que se encuentran dentro de un trazado más racional, esto con el objeto de dar un sentido de intimidad, misterio o un carácter especial. Es importante mencionar que si este tipo de trama se desarrolla en áreas mayores se vuelve confuso e irritante.

### **1.2.3. EL ROL DE LA TRAMA URBANA EN LOS PROCESOS DE CRECIMIENTO O EXPANSIÓN DE LAS CIUDADES.**

El rol de la trama urbana es muy importante desde varios ámbitos, se puede decir de manera evidente que su rol es organizar la ciudad, con lógica, coherencia y funcionalidad, es un factor que construye ciudad no sólo al configurar la estructura de la misma, sino que también involucra factores sociales, comportamientos que provocan que la esencia de ésta se pierda o se conserve.

Se habla de que la trama debe planificarse logrando la unidad del todo, lo óptimo sería que se logre una ciudad donde todos se integren, y no al contrario, como sucede actualmente.

La ciudad está fragmentada, ya que se la ha ido diseñando



por partes, en la mayoría de casos por la especulación inmobiliaria, pues no existe ningún tipo de regulación que pueda limitar los derechos de propiedad.

Es así como se empiezan a construir ciudades en donde se identifica claramente la segregación socio-espacial, pues se diferencian principalmente dos zonas: La de las clases de bajos recursos, en donde se hace evidente la pobreza y la de las clases de economía alta, en donde existen bellos paisajes contruidos, que no se reflejan en toda la ciudad.

Otro aspecto fundamental es la utilización de los equipamientos, pues la forma como se concibe la trama es indispensable para que los espacios públicos de la ciudad sean ocupados por todos, para que los habitantes compartan entre ellos y no se aíslen en lugares amurallados, en donde no se percibe lo que sucede al rededor y en donde el espacio público ha dejado de serlo; es entonces la trama el medio por el cual se pueden evitar dichos factores que fragmentan la ciudad.

“Vidal Rojas afirma que la fragmentación de la ciudad es un proceso territorial mayor que se construye a través de tres subprocesos: fragmentación social, fragmentación física y fragmentación simbólica y en cualquiera de los casos supone la independencia de las partes (fragmentos) en relación al

todo (sistema urbano)”<sup>7</sup>.

### 1.3. SISTEMA VIAL URBANO.

“La ciudad esta conformada por un conjunto de redes de comunicación, las cuales se pueden identificar como las vías, los caminos, los senderos y mas elementos de accesibilidad y comunicación, los cuales forman, en su conjunto, el sistema vial urbano. Este está totalmente relacionado con el trazado de actividades y el uso del suelo y a su vez interviene directamente con el desarrollo del nivel económico y cultural de la ciudad vinculándose principalmente con el costo del sitio.”<sup>8</sup>.

De igual manera la vialidad es en sí el conjunto de calles destinadas a contener los medios de transporte de la población y transformándose específicamente en medios de comunicación. Su organización y disposición constituyen el primer aspecto a ser tomado en cuenta para la elaboración o desarrollo de una estructura urbana.

La vialidad es el principal medio por el cual se comunica y se pueden realizar las diversas actividades que se dan dentro

<sup>7</sup> <http://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83441.pdf>. (2014, Mayo 10).



de la ciudad.<sup>9</sup>

Se compone de la disposición del suelo con diferentes usos, ligado o comunicado con las diferentes vías o calles que permiten su relación.

Existen diferentes tipos de enfoques con los cuales se puede analizar a la vialidad:

- De acuerdo a su capacidad.- que se refiere a la cantidad de vehículos que pueden transitar en una vía sin provocar congestionamiento.
- De acuerdo a la velocidad.- que se refiere a las diferentes velocidades promedio a las que se puede circular en una vía.
- De acuerdo a su jerarquía.- que clasifica a las vías de acuerdo a su importancia dentro de la trama urbana de la ciudad.

### 1.3.1. LAS FUNCIONES DE LA VIALIDAD.

El sistema vial en las ciudades cumple la función principal de permitir la movilidad y dotar de accesibilidad al territorio, el

<sup>8</sup> (Mario schjetman. "Principios de diseño urbano/ambiental". Editorial Concepto S.A. Mexico 1984. Pp 114. Vialidad.)

cual está conformado por una red, malla o retícula con continuidad topológica.<sup>10</sup>

También cumple la función de integrar y comunicar a las personas que la usan, tomando en cuenta que la sociedad se desarrolla más comúnmente en la calle antes que en un parque o una plaza. De la misma manera esta puede significar un elemento de separación o barrera de los sectores, como por ejemplo una gran autopista.

El sistema vial conforma una red que conecta sectores permitiendo la accesibilidad, permeabilidad o impermeabilidad entre ellos.

### 1.3.2. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

“En un sistema completo, es necesario una cierta jerarquía vial. La jerarquía convencional de vías comienza con el anillo o las calles menores que dan acceso a los usos de más baja intensidad localizados frente a ellas. Las calles menores conectan con las calles colectivas que dan frente a centros de actividades especiales a pequeña escala, y a viviendas de mediana densidad. Las vías colectivas van a dar a una arteria principal, construidas para fluidos grandes, con intersec-

<sup>9</sup> (Mario schjetman. "Principios de diseño urbano/ambiental". Editorial Concepto S.A. Mexico 1984. Pp 114. Vialidad.)





ciones a intervalos mas largos de uso intensivo, y de acceso controlado pero no excluyente. Cualquier intensidad de uso moderado en una arteria dará frente a una calle intermedia de servicio. Desde la arteria, la conexión con la autopista es directa mediante intersecciones espaciales, separadas a distinto nivel y sin accesos de fachadas.”<sup>11</sup>

La jerarquización funcional se divide de la siguiente manera:

- Vías Expresas;
- Vías Arteriales; (Principales y Secundarias)
- Vías Colectoras;
- Vías Locales;
- Vías Peatonales,
- Ciclovías
- Senderos.

### 1.3.2.1. VÍAS EXPRESAS.

Son vías que circundan las ciudades, también se las puede llamar como vías periféricas. Éstas poseen un limite máxi-

mo de velocidad de 90km/h, la conexión con otras vías y las distancias entre sus intersecciones son cada 500m mínimo. A estas vías no se les permite el acceso de peatones y el acceso directo a los predios está restringido.

Al ser vías de velocidades altas, se debe tener especial cuidado con la implantación de equipamientos urbanos en las zonas adyacentes.

#### A. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES:

A continuación se mencionan varias de las funciones que cumplen estas vías.

- Conforman el sistema vial que sirve y atiende al trafico directo de los principales generadores de trafico urbano regionales.
- Facilita la conexión entre áreas o regiones.
- Permite conectarse con el sistema de vías suburbanas.
- Garantiza altas velocidades de operación y movilidad.
- Soportan grandes flujos vehiculares.
- Separan al trafico directo del local.

<sup>11</sup> Kevin Lynch, *Planificación del sitio*, pp116.

- No admiten accesos directos a los lotes.
- En ellas no se permite el estacionamiento lateral, y su acceso o salida se lo realiza mediante carriles de aceleración y desaceleración respectivamente.

## **B. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:**

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Velocidad de diseño: 90km/h.
- Velocidad de operación: 60 – 80 km/h.
- Distancia paralela entre ellas: 8000m – 3000m.
- Control de accesos Total (Intersecciones a desnivel).
- Número mínimo de carriles: 3 por sentido.
- Ancho de carriles: 3,65m.
- Distancia de visibilidad de parada: 80km/h = 110m.
- Radio mínimo de curvatura: 80km/h = 210m.
- Gálibo vertical mínimo: 5,50m.
- Sección mínima de parterre: 6,00m.

- Espaldón mínimo: 2,50m. (Laterales).
- Espaldón mínimo junto a parterre: 1,80m.
- Longitud de carriles de aceleración: ancho de carril x 0,6 x velocidad de la vía (km/h)
- Longitud de carriles de desaceleración: ancho de carril x velocidad de la vía (km/h) / 4,8.

### **1.3.2.2. VÍAS ARTERIALES.**

Son vías de alto flujo vehicular que conectan distintas zonas y generalmente atraviesan la ciudad. Estas son consideradas como principales por los altos flujos vehiculares que transportan. De igual manera que las expresas, a estas no se les debe permitir la conexión directa con los predios de comercio y de vivienda, ya que se pueden generar problemas en la circulación de la vía.

## **A. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES:**

A continuación se mencionan las funciones que cumplen estas vías.

- Pueden proporcionar conexiones con algunas vías del



sistema rural.

- Proveen una buena velocidad de operación y movilidad.
- Permite acceder a lotes de manera excepcional.
- Generalmente no se admite estacionamiento de vehículos.
- Distribuyen el tráfico entre diferentes zonas de la ciudad.
- Admiten importantes flujos de tráfico, generalmente inferiores al de las vías expresas.
- Los cruces en intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel, dotándose para ello de una buena señalización y semaforización.
- Pueden admitir la circulación en un solo sentido.

## B. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Velocidad de diseño: 70km/h.

- Velocidad de operación: 50 – 70 km/h.
- Distancia paralela entre ellas: 3000m – 500m.
- Control de accesos: Pueden tener algunas intersecciones a nivel con vías menores.
- Número mínimo de carriles: 2 por sentido.
- Ancho de carriles: 3,65m.
- Carril de estacionamiento mínimo: 2,20m
- Carril de estacionamiento recomendable: 2,40m.
- Distancia de visibilidad de parada: 50km/h = 60m.
- Radio mínimo de curvatura: 50km/h = 80m.
- Gálibo vertical mínimo: 5,50m.
- Radio mínimo de giro: 5m.
- Sección recomendable de parterre: 4,00m. Pueden no tener parterre y estar separadas por señalización horizontal.
- Espaldón mínimo 1,80m.

### 1.3.2.3. VÍAS COLECTORAS.

Son vías que conectan el flujo vehicular entre las vías arteriales y locales. Son vías de alto flujo vehicular, por lo que generalmente soportan el tráfico del transporte público ya que están directamente conectadas con las vías de carácter local. Su velocidad es limitada y casi siempre están al tope de su capacidad máxima.

#### A. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES:

A continuación se mencionan varias de las funciones que cumplen estas vías.

- Recogen el tráfico del sistema vial local y lo canalizan hacia las vías del sistema arterial.
- Distribuyen el tráfico dentro de las áreas o zonas urbanas.
- Favorecen los desplazamientos entre barrios cercanos.
- Permiten el acceso directo a los lotes.
- Proveen una razonable velocidad de operación y movilidad.

- Pueden admitir el estacionamiento lateral de vehículos.
- Los volúmenes de tráfico son relativamente bajos en comparación al de las vías jerárquicamente superiores.
- Se recomienda la circulación de vehículos en un solo sentido, sin que ello sea imperativo.

#### B. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Velocidad de diseño: 50km/h.
- Velocidad de operación: 20 – 40 km/h.
- Distancia paralela entre ellas: 1000m – 500m.
- Control de accesos: todas las intersecciones son a nivel.
- Número mínimo de carriles: 4 (2 por sentido).
- Ancho de carril recomendable: 3,50m
- Ancho de carril mínimo: 3,00m. a 3,25m. mínimo.
- Carril de estacionamiento mínimo: 2,00m.



- Distancia de visibilidad de parada:  $40\text{km/h} = 50\text{m}$ .
- Radio mínimo de curvatura:  $40\text{km/h} = 50\text{m}$ .
- Gálibo vertical mínimo: 5,50m.
- Radio mínimo de esquinas: 5m.
- Separación de calzadas: separación con señalización horizontal. Pueden tener parterre.
- Longitud máxima de tramo: 300m.

#### 1.3.2.4. VÍAS LOCALES.

Son vías cuya principal función es la de permitir el acceso de los vehículos a los predios de vivienda, estas se conectan directamente con las vías colectoras y son de velocidad restringida. La presencia de peatones en estas vías es elevada y generalmente en ciudades antiguas se las considera de carácter local a las correspondientes a su traza inicial.

#### A. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES:

A continuación se mencionan varias de las funciones que cumplen estas vías.

- Se conectan únicamente con vías colectoras.
- Proveen acceso directo a los lotes.
- Proporcionan baja movilidad de tráfico y velocidad de operación.
- Bajos flujos vehiculares.
- No deben permitir el desplazamiento vehicular de paso.
- No permiten la circulación de vehículos pesados. Deben proveerse de mecanismos para admitir excepcionalmente a vehículos de mantenimiento de emergencia y salud.
- Pueden admitir el estacionamiento de vehículos.
- La circulación de vehículos en un solo sentido es recomendable.
- La circulación peatonal tiene preferencia sobre la circulación vehicular.
- Pueden ser componentes de sistemas de restricción de velocidad para vehículos.
- No permiten la circulación de líneas de buses.

## B. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Velocidad de diseño: 50km/h.
- Velocidad de operación máxima: 30km/h.
- Distancia paralela entre ellas: 100m – 300m.
- Control de accesos: la mayoría de intersecciones son a nivel.
- Número mínimo de carriles: 2 (1 por sentido).
- Ancho de carril recomendable: 3,50m.
- Ancho de carril mínimo: 3,00m.
- Estacionamiento lateral mínimo: 2,00m.
- Distancia de visibilidad de parada: 30km/h = 40m.
- Radio mínimo de esquinas: 3,00m.
- Separación de circulación: señalización horizontal.
- Longitud máxima de vías de retorno: 60m.
- Sección mínima de aceras: 1,20m.

## 1.3.2.5. VÍAS PEATONALES.

Estas pueden ser de carácter ocasional o de carácter permanente.

En donde el objetivo de las de carácter permanente, es la presencia única del peatón. Esta solución se la utiliza cuando los flujos vehiculares alcanzan límites de saturación en la zona, cuando la velocidad vehicular por tramo es menor a 5km/h, cuando el flujo vehicular es considerado perjudicial para la conservación arquitectónica y cuando las vías de alta confluencia peatonal y el tránsito vehicular puede poner en peligro la integridad de los peatones.

Y las de carácter ocasional, se las utiliza cuando el flujo vehicular está muy saturado en determinadas horas del día o cuando existen actividades de comercio ocasionales de alto impacto y que requiere que las vías sean únicamente de carácter peatonal.

## A. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS.

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1,60m. Cuando se conside-

re la posibilidad de un giro mayor o igual a  $90^\circ$ , el ancho libre debe ser mayor o igual a 1,60m.

- Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,05m. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan.
- Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren invadiendo el espacio exclusivo de esta vía.
- El indicio de la presencia de los objetos que se encuentran en estas vías, se debe hacer de manera que pueda ser detectado por intermedio del bastón largo utilizado por personas con discapacidad visual y con contraste de colores para disminuidos visuales.
- El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos. El vertical ubicado entre 0,10m y 0,80m. De altura del piso y el horizontal ubicado a 1,00m. Antes y después del objeto.
- La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones serán máximo del 2%.

- La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 0,10m de altura. Cuando se supere esta dimensión se debe disponer de bordillo.

### 1.3.2.6. CICLOVÍAS.

Están destinadas al tránsito de bicicletas. Conectan generalmente áreas residenciales con paradas o estacionamientos de transferencia de transporte colectivo. Además, pueden cumplir funciones de recreación e integración paisajística. Generalmente son exclusivas, pero pueden ser combinadas con circulación peatonal.

El sistema de movilización de bicicleta al interior del sistema vial local puede formar parte de espacios complementarios (Zonas verdes, áreas de uso institucional).

### A. CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES:

- En los puntos en los que se interrumpa la ciclovía para dar paso al tráfico automotor, se deberá proveer un paso cebra para el cruce peatonal, conformado por un cambio de textura y color del piso; estos puntos estarán debidamente señalizados.
- La iluminación será similar a la utilizada en cualquier

vía peatonal o vehicular. En el caso en que se contemple un sendero peatonal, éste se separará de la ciclovía.

- Estará provista de parqueaderos para bicicletas, los cuales se diseñaran y localizarán como parte de los terminales y estaciones de transferencia de transporte público de la ciudad.
- El carril de la ciclovía se diferenciará de la calzada, sea mediante cambio de material, textura y color o a través del uso de topellantas longitudinales.
- En todos los casos se implementará la circulación con la señalización adecuada.

## B. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

A continuación se exponen sus normas de diseño.

- Velocidad de diseño: 40km/h.
- Velocidad de operación: máximo 30km/h.
- Distancia de visibilidad de parada: 30km/h = 40m.
- Galibo vertical mínimo: 2,50m.
- Pendiente recomendable: 3 – 5%.
- Pendientes en tramos > 300m: 5%.

- Pendientes en rampas (pasos a desnivel): 15%. Máximo.
- Radios de giro recomendados: 15km/h = 5 m; 25km/h = 10m; 30km/h = 20m; 40km/h=30m.
- Ancho de carriles (doble sentido): 2,40m.
- Ancho de carriles (un sentido): 1,50m.
- Radio mínimo de esquinas: 3,00m.

### 1.3.2.7. SENDEROS.

Son aquellas que han sido abiertas por necesidad, sin formar parte de la planificación vial de la ciudad. Generalmente están ubicadas en las zonas suburbanas y son utilizadas de manera peatonal y para ingresar a los predios o parcelas. La información acerca de la jerarquización del sistema vial urbano en cuanto a su conceptualización fue obtenida del documento docente “Ciudad, Vialidad y Transporte”<sup>\*</sup> y en cuanto a las características técnicas y funcionales del documento “Normas de Arquitectura y Urbanismo” Correspondientes a la codificación de los textos de las ordenanzas n°3457 y 3477 del Distrito Metropolitano de Quito.<sup>12</sup>

<sup>\*</sup> Flores J. E. (2002). Ciudad, Vialidad Y Transporte. Documento Docente 5. (1a ed.). Cuenca: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.

<sup>12</sup> Ordenanza de gestión urbana territorial, normas de arquitectura y urbanismo del Distrito Metropolitano de Quito.





### 1.3.4. LA ORDENACIÓN DE LA VIALIDAD EN LOS PLANES URBANÍSTICOS.

La ordenación de la vialidad en los planes urbanos según el Arquitecto Enrique Flores en su tesis “LA ORDENACION DE LA RED VIAL DEL CANTÓN CUENCA” se plantea según las diferentes temáticas:

- Propiciar y fortalecer una estructura nacional policéntrica, articulada y complementaria de asentamientos humanos que proponen formar grupos de ciudades y desde allí desarrollar y equipar los centros poblados.
- Impulsar el buen vivir en los territorios rurales y la soberanía alimentaria.
- Jerarquizar y hacer eficiente la infraestructura de movilidad, energía y conectividad.
- Garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural mediante el uso racional y responsable de los recursos naturales renovables y no renovables.
- Potenciar la diversidad y el patrimonio cultural.
- Fomentar la inserción estratégica y soberana en el

mundo y la integración latinoamericana.

- Consolidar un modelo de gestión descentralizado y desconcentrado, con capacidad de planificación y gestión territorial.
- Orientaciones para la planificación territorial.

### 1.4. AMANZANAMIENTO.

Como ya se mencionó anteriormente el amanzanamiento es fundamental en la configuración de las ciudades al igual que la vialidad, por lo que a continuación se exponen algunos conceptos que lo definen.

El amanzanamiento es “La acción y efecto de amanzanar”; amanzanar es “dividir un terreno en manzanas”, por lo que se hará referencia directamente a la manzana.

“Se entiende por manzana a toda fracción de terreno rodeada de vías públicas”<sup>13</sup>

“Se entiende por manzana la medida básica que surge de la unión de la masa urbana y el tránsito. También se entiende como un espacio urbano delimitado por todas partes por calles o en algunos casos por accidentes geográficos

<sup>13</sup>[http://www.rafaela.gov.ar/Banners/Files/CodigoUrbano/ANEXO1\\_Disposiciones\\_Grales.pdf](http://www.rafaela.gov.ar/Banners/Files/CodigoUrbano/ANEXO1_Disposiciones_Grales.pdf) (2014, Mayo 10)

importantes”<sup>14</sup>

“Es la unidad de división del suelo, delimitada por alineaciones oficiales de vías o espacios públicos”<sup>15</sup>

“Se entenderá por manzana cada recinto continuo resultante de la división del suelo que conforma la trama urbana. A diferencia de los espacios viarios, las manzanas son recintos separados entre sí. Toda manzana ha de limitar, en todo o parte de su perímetro, con espacios viarios, a través de los cuales se produce la accesibilidad a la misma”<sup>16</sup>.

A diferencia de la trama urbana, las definiciones en cuanto a este elemento resultan más claras y básicamente la esencia en todas es la misma.

Si bien se han establecido las definiciones de lo que es una manzana, es pertinente mencionar cómo se forma cada una de ellas, es decir, qué condiciones deben tener para ser una manzana, así tenemos que:

- Son recintos separados entre sí.
- Ha de limitar en todo o parte de su perímetro con espacios viarios.

<sup>14</sup> Plan Maestro para la Revitalización Integral de la Habana Vieja. (n.d.). Retrieved Mayo 10, 2014, from <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>.

<sup>15</sup> Normas Urbanísticas - ABADES - Normativa. (n.d.). Retrieved Mayo 10, 2014, from [http://www.abades.es/normas\\_urbanisticas/normativa/glosario.pdf](http://www.abades.es/normas_urbanisticas/normativa/glosario.pdf).

<sup>16</sup> Plan General de Ordenación de La Laguna.

- De no limitar con una vía, limitará necesariamente con suelos sin ordenación pormenorizada.
- Ninguna manzana puede limitar con otra, en caso de hacerlo, formarán una única.

### 1.4.1. ASPECTOS FUNCIONALES Y FORMALES.

Se puede decir que la función principal de la manzana es dar soporte a las distintas actividades o usos de suelo que en ella se implanten.

El amanzanamiento es parte fundamental de la estructura urbana, por lo que la forma que tomen las manzanas influirá directamente en el tipo de trama de la ciudad.

A continuación se han descrito de manera general los tipos de amanzanamiento que se pueden encontrar.

- Cuadrado: Este tipo de amanzanamiento se caracteriza por reproducirse análogamente las manzanas, cuyos lados poseen dimensiones semejantes.
- Rectangular: Este tipo de amanzanamiento permite un fraccionamiento de mejores proporciones, y racionalidad en la configuración de la red circulatoria, la longitud



de dos de lados de las manzanas es mayor a la de los dos restantes.

- Triangular: Este tipo de amanzanamiento se da por el cruce de diagonales con la trama reticulada.
- Trapezoidal: Ésta surge a partir de la manzana triangular, presenta puntos de conflicto en el tránsito y dificultades en el parcelamiento.
- Curvilíneo: Éste incorpora la curva en el amanzanamiento, mas se complica su dimensionamiento y obviamente su fraccionamiento.<sup>17</sup>

## 1.5. FRACCIONAMIENTO.

En este tema se han abordado principalmente los tipos de fraccionamiento existentes, ya que son una guía para aprovechar de mejor manera el suelo. En este estudio se ha incluido también la proporción de los lotes, mediante la relación frente/fondo.

### 1.5.1. TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.

A continuación se indican los tipos de fraccionamiento exis-

<sup>17</sup> Sgroi, A. (2011). Morfología Urbana. Retrieved April 28, 2014, from <http://blogs.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-19-MORFOLOGIA-URBANA.pdf>

tentes, de acuerdo a las distintas formas de las manzanas.

Se han identificado cuatro tipos de fraccionamiento que se definen a continuación.

#### 1.5.1.1. TIPO X.

Este es el modelo universal de fraccionamiento de la manzana cuadrada. Con éste se logra la mayor cantidad de fracciones con acceso directo a la vía pública.

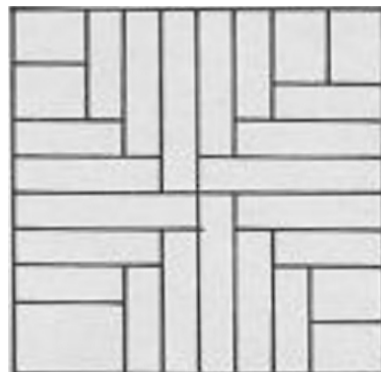
Los límites posteriores suelen hallarse a mayor profundidad de la calle en los lotes de mitad de cuadra. Ver Imagen N° 1.4.1.

#### 1.5.1.2. TIPO H.

Aplicado en amanzanamientos cuadrados pero especialmente en los rectangulares, para lograr lotes de superficies semejantes.

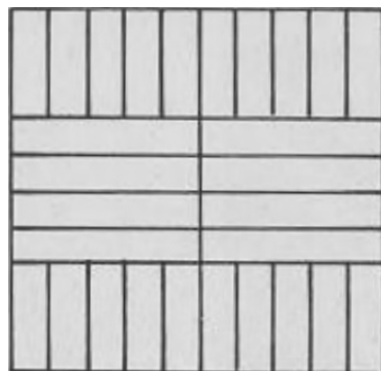
Esto origina un tipo de parcelamiento en el que las calles circundantes tienen un máximo y un mínimo de frentes, lo que genera un posible perjuicio en la red de provisión de servicios. Ver Imagen N° 1.4.2.

**IMAGEN N° 1.5.1.  
TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.  
FRACCIONAMIENTO TIPO X.**



Fuente: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

**IMAGEN N° 1.5.2.  
TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.  
FRACCIONAMIENTO TIPO H.**



Fuente: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

**1.5.1.3. TIPO Y.**

La dificultad que presenta este fraccionamiento es la falta de racionalidad en la forma de sus lotes, pues surgen lotes triangulares, cuadriláteros de todo tipo y polígonos más complicados, como se observa en la Imagen N° 1.5.3.

**1.5.1.4. CURVILÍNEO.**

Este fraccionamiento se complica por la introducción de la curva en el amanzanamiento, lo que produce la irregularidad de los lotes. Ver Imagen N° 1.5.4.<sup>18</sup>

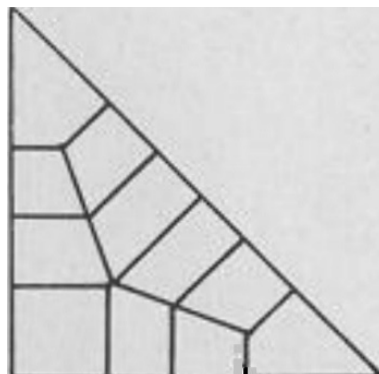
**1.5.2. PROPORCIÓN DE LOS LOTES.**

A más de otras características, la proporción de los lotes tiene como finalidad garantizar que éstos tengan adecuadas condiciones de constructibilidad.

Existen proporciones establecidas como aceptables para que los lotes sean funcionales, éstas se obtienen de la relación frente/fondo. Se establecen los frentes mínimo y máximo particularmente, para controlar frentes de dimensiones

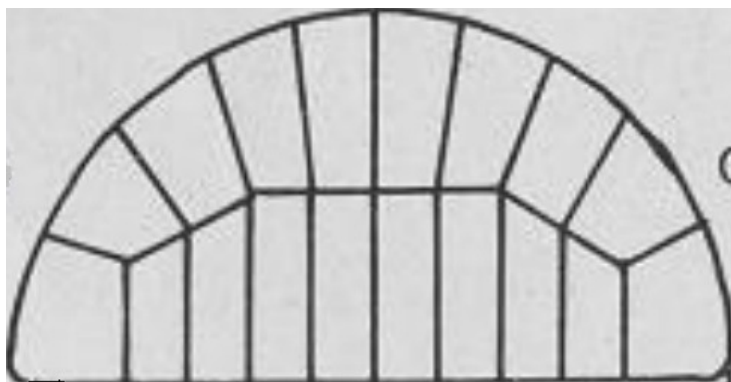
<sup>18</sup> Sgroi, M. A. (2011). *Morfología Urbana*. Retrieved Mayo 15, 2014, from <http://blogs.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-19-MORFOLOGIA-URBANA.pdf>

**IMAGEN N° 1.5.3.**  
**TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.**  
**FRACCIONAMIENTO TIPO Y.**



Fuente: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

**IMAGEN N° 1.5.4.**  
**TIPOS DE FRACCIONAMIENTO.**  
**FRACCIONAMIENTO CURVILÍNEO.**

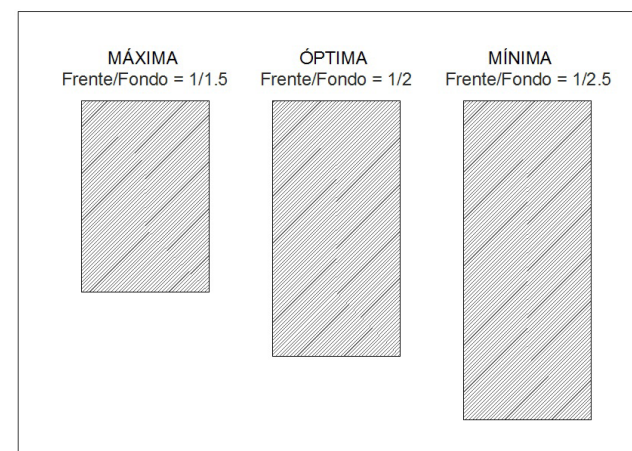


Fuente: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

excesivamente grandes que dificultan la optimización de las redes de infraestructura y la eficiencia de algunos servicios.

Así entonces se tiene que las proporciones de un lote óptimo, se da por la relación frente / fondo =  $1/2$ ; la proporción máxima es frente/fondo =  $1/1.5$  y la proporción mínima es frente/fondo =  $1/2.5$ . De acuerdo a estos parámetros se determinarán las proporciones de los lotes en los sectores de estudio.<sup>19</sup>

**IMAGEN N° 1.5.5.**  
**FRACCIONAMIENTO**  
**RELACIÓN FRENTE / FONDO DE LOTES.**



Fuente: Documento docente. Teoría de la Planificación II. Arq. Fernando Pauta.

<sup>19</sup> Pauta, F. (Planificación Territorial 2009 - 2010). Teoría de la Planificación II. Documento docente. Cuenca.

## 1.6. LA TRAMA URBANA Y LOS MODELOS DE CIUDAD.

Existen dos tipos extremos de modelos de ciudad. La ciudad compacta y la ciudad dispersa. La ciudad compacta que ocupa un espacio urbano integrado en el que intervienen distintos agentes sociales, económicos y culturales, convirtiendo a la ciudad en un ente complejo, donde es posible la interacción de sus habitantes. Y la ciudad difusa la cual se expande por el territorio, configurándose como un grupo de áreas separadas, generando segregación y sin permitir la integración directa. (aislamiento de los sectores de equipamiento, de vivienda, de comercio y de industria). Estas diferencias marcan las distintas necesidades de transporte y los hábitos de movilidad de los habitantes de las ciudades.

En la ciudad compacta las distancias son más cortas por la mezcla de usos de suelo, los cuales hacen que diferentes actividades se puedan realizar en los mismos sectores y que estas a su vez estén cerca de los lugares de trabajo, de vivienda o de estudio. Con esto muchos de los viajes se los puede realizar caminando o a bicicleta, además de que la ciudad presenta una mayor densidad generando que el sistema de transporte sea más eficiente.<sup>20</sup>

Fuera de estos modelos teóricos en la realidad no existen sistemas urbanos estrictamente dispersos o compactos, mas bien estos coexisten la mayor parte de las veces. El análisis de estas realidades urbanas señala la existencia de submodelos mas o menos dispersos y submodelos mas o menos compactos, los cuales pertenecen a zonas específicas o a partes del sistema urbano.

### 1.6.1. EN LA CIUDAD DIFUSA

Según Salvador Rueda (1998), el sistema urbano disperso o difuso, modelo de origen anglosajón, “se caracteriza por la descentralización de la población y el empleo, lo que conduce a la expansión de las periferias urbanas, con una creciente separación entre las actividades (hogar, trabajo, compras, ocio, industria, educación, etc.) que ha exacerbado el uso del automóvil, los consumos de energía y las emisiones contaminantes”, es un modelo más heterogéneo, multifuncional y favorecedor de las relaciones y la cohesión social. El resultado de la dispersión espacial es una sistema urbano que se difumina en el territorio. Tiene de todo y mucho pero disperso, separado funcionalmente y segregado socialmente a través de una densa red de carreteras y vías de transporte privado, en forma de malla. Esta red de movilidad crea una compartimentación del territorio que provoca un efecto res-

<sup>20</sup> Samir Awad Núñez | 2 de octubre de 2013. <http://ecomovilidad.net/madrid/la-ciudad-difusa>





ponsable de la simplificación y degradación ecológica de las porciones de territorio que en forma de mosaico, se incluyen en dicha malla. El modelo disperso produce la separación de funciones con la consiguiente pérdida de estabilidad y cohesión social a causa de la separación espacial de grupos segregados socialmente según su renta, tipo de trabajo, hábitos de ocio, etc., disminuyendo la probabilidad de contactos personales entre diferentes grupos y segmentos sociales.<sup>21</sup>

### 1.6.2. EN LA CIUDAD COMPACTA

“La ciudad compacta es densa, con mezcla de usos que promueven la actividad económica e incentivan recorridos cortos para el desarrollo de las labores cotidianas de los ciudadanos, con alta dependencia del transporte público.”<sup>22</sup>

En la ciudad compacta, el número de portadores de información diferentes reunidos en un mismo espacio es elevado en número y diversidad. La mezcla de gentes y actividades proporciona mayor estabilidad y cohesión social. La diversidad y proximidad de las actividades económicas que se ubican en un territorio concreto, su interacción con otras actividades próximas de investigación o formación, y con áreas de residencia y servicios. Con la misma energía que se pueda

consumir en un área determinada del sistema urbano difuso, el sistema compacto mantiene una organización significativamente mayor.<sup>23</sup>

Lo que es importante, y hay evidencias que lo prueban, es que la ciudad en la medida en que es menos dispersa contribuye con menos emisiones de gases de efecto invernadero; que la menor ocupación de suelo disminuye el efecto de calentamiento al interior de las ciudades; y que se puede proteger a futuro áreas agrícolas y de reserva ambiental.<sup>24</sup>

## 1.7. LA TRAMA URBANA Y LA SEGREGACIÓN SOCIO - ESPACIAL.

En este trabajo se ha decidido abordar el impacto que causa en la sociedad, la fragmentación de la ciudad.

### 1.7.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.

La segregación socio espacial está asociada con grupos raciales, étnicos, religiosos y con el nivel de ingresos, en algunos países se da fundamentalmente por la especulación del suelo, ya que la población de escasos recursos

<sup>21</sup> Samir Awad Núñez | 2 de octubre de 2013. <http://ecomovilidad.net/madrid/la-ciudad-difusa>

<sup>22</sup> <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2012/07/18/las-ciudades-compactas/>

<sup>23</sup> <http://eljuegoabstracto.wordpress.com/2012/07/25/concepto-de-ciudad-compacta-y-ciudad-difusa/#respond>

<sup>24</sup> <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2012/07/18/las-ciudades-compactas/>

se ve forzada a generar asentamientos informales, ubicándose en los lugares menos privilegiados, ya que no existen muchas opciones que se ajusten a sus ingresos. Es por esta razón que en la mayoría de las ciudades la población empieza a dispersarse en sus periferias.

En lo referente a América Latina, se percibe que la segregación socio espacial se da principalmente por el status socio - económico. Se puede hablar de “fuerzas” que promueven este fenómeno, pero vale recalcar que estas acciones se generan mediante modalidades sutiles, algunas impulsadas por entidades públicas (por ejemplo através de normas que imponen costos de contribuciones elevados), otras por los agentes inmobiliarios (escogiendo sus clientes de acuerdo a su status) y unas nuevas que son las voluntarias, (aquellos donde la población empieza a encerrarse en urbanizaciones enrejadas).

Así entonces se da la fragmentación socio -espacial, ésta parecería ser una consecuencia inevitable de la localización de urbanizaciones privadas, ya que las mismas se cierran al espacio público.

Es importante mencionar que la estructura de la ciudad es un medio para generar segregación dentro de ella, pues usualmente son los grupos económicamente altos los que

se ubican en ciertas zonas, formando pequeños barrios residenciales socialmente homogéneos, mientras que aquellos económicamente pobres se dispersan por el territorio, ubicándose en zonas poco deseables.<sup>25</sup>

### 1.7.2. LA URBANIZACIÓN INTEGRADA A LA CIUDAD.

Este tema obedece a la lógica de una ciudad integral, es decir, a una configuración sin barreras que limiten el espacio público.

La manera más clara de explicar este punto es mediante la definición de urbanización, ya que ésta en estricto sentido está integrada a la ciudad.

A continuación se exponen dos definiciones de urbanización:

- Se denomina urbanización al proceso de formación de nuevos núcleos urbanos, ampliando o completando los ya existentes, a partir del fraccionamiento de superficies de suelo de las zonas complementarias, generando manzanas, parcelas, trazados viales públicos, espacios verdes públicos, libres y/o para equipamientos de uso comuni-

25 Smolka, R. G. (2000, Noviembre). Segregación espacial urbana: fuerzas, consecuencias y respuestas normativas. [http://www.lincolnst.edu/pubs/950\\_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana-fuerzas-consecuencias-y-respuestas-normativas](http://www.lincolnst.edu/pubs/950_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana-fuerzas-consecuencias-y-respuestas-normativas)





tario, con la ejecución de obras de infraestructuras y la provisión de servicios necesarios de acuerdo al sector y forma de intervención.<sup>26</sup>

- Conjunto de las vías públicas, servicios urbanos y espacios libres públicos previstos en el instrumento de planeamiento urbanístico que establezca la ordenación detallada de los terrenos afectados por una actuación urbanística.<sup>27</sup>

Como se establece en ambas definiciones, la urbanización es abierta, su infraestructura es de uso público, no existe lo privado, se planifica considerando el entorno, es decir se hace parte de lo preexistente, se integra a la ciudad.

### 1.7.3. LAS “URBANIZACIONES CERRADAS”.

Alrededor de 1970, en las principales ciudades latinoamericanas se concentró un gran número de industrias manufactureras, provocando que ellas sean sede de la toma de decisiones políticas, teniendo un alto índice de dominancia. Estos sucesos trajeron como consecuencia que el desarrollo se diera únicamente en dichas ciudades, siendo éstas la

atracción de migrantes. Consecuentemente, la estructura de las ciudades empezó a cambiar, generándose dentro de las mismas elementos nuevos y predominantes, como los muros y cercas alrededor de los barrios y barreras en las vías. Estos modelos de barrios amurallados fueron tomados de ciudades norteamericanas, y es la desregularización del desarrollo urbano, lo que ha fortalecido el incremento de cotos exclusivos.

En los últimos años las ciudades han crecido desarrollando modelos de urbanizaciones privadas o fraccionamientos cerrados, fundamentando su creación básicamente en la inseguridad y en la ideología de exclusividad de las clases económicamente pudientes. Esta situación trae como consecuencia la privatización del espacio público, la misma que genera la segregación socio espacial.

Ya que la presencia de urbanizaciones cerradas ha aparecido de manera predominante en las ciudades de Latinoamérica, se han definido estos elementos para obtener un mayor entendimiento de los mismos.<sup>28</sup>

- “áreas residenciales que al menos contienen dos unidades (casas o apartamentos) físicamente separadas del resto del espacio accesible al público en general mediante un tipo de barrera física, algún tipo de servicios de uso

<sup>26</sup> [http://www.rafaela.gov.ar/Banners/Files/CodigoUrbano/ANEXO1\\_Disposiciones\\_Grales.pdf](http://www.rafaela.gov.ar/Banners/Files/CodigoUrbano/ANEXO1_Disposiciones_Grales.pdf)

<sup>27</sup> [http://www.abades.es/normas\\_urbanisticas/normativa/glosario.pdf](http://www.abades.es/normas_urbanisticas/normativa/glosario.pdf)

<sup>28</sup> <http://www.redalyc.org/pdf/461/46119239012.pdf> (pg. 10)

comunitario o infraestructura y que cuente con una organización vecinal”. La presencia de estas urbanizaciones genera el aislamiento de los ciudadanos conllevando la ausencia de diversidad.

- “barrios cerrados son urbanizaciones con dos o más departamentos o casas que cuentan con una infraestructura común y se encuentran cercados por muros o rejas, separados del espacio público mediante una barrera o puerta y vigilados por guardias o cámaras de video. A nivel de infraestructura, sus instalaciones pueden incluir áreas verdes, equipamientos deportivos, áreas infantiles, piscina, sauna y club house.”
- (Denominación Country) “Estos se definen como modelos residenciales dedicados por sobre todo al esparcimiento y la seguridad de los niños, alejados de los centros urbanos y con una manifiesta intención de acercarse a un estilo de vida más “natural”. Los llamados countries son también una estrategia de distinción donde se consigna la exclusividad social y deportiva, puesto que sus habitantes se diferencian por apellidos, profesiones determinadas, redes sociales establecidas, cierto capital y predilección por deportes de élite.”

Este tipo de elementos en las ciudades están provocando

que se pierda la cohesión social, la ciudad está perdiendo su esencia, ha pasado de ser el punto de encuentro de todos a un lugar con murallas en donde ya nadie se ve la cara.

Este modelo trae consigo segregación socio - espacial, consecuentemente inseguridad; inversión de recursos estatales que no están siendo aprovechados al 100% y subutilización de los equipamientos públicos.

## **1.8. LA TRAMA URBANA EN LOS PROCESOS DE EXPANSIÓN.**

En los procesos de expansión, la planificación urbana cumple un papel muy importante. Ya que esta se encarga de la ordenación del territorio a una escala local. Lo que ésta intenta preservar es la correcta evolución del suelo rural en urbano, evitando que se generen problemas en el crecimiento de la ciudad.

Mientras la ciudad se expande la malla urbana lo hace conjuntamente, creándose así diversos tipos de entramados, los cuales podrían ser ortogonales, lineales, radiocéntricos o irregulares. Todos estos responden a la planificación que tenga o no la ciudad.

Si se consideran ciudades con planificación, éstas claramen-



te demuestran poseer las siguientes características:

- Ensanche de su trama de manera regular, constituyéndose en formas similares al damero y manteniendo las jerarquías viales.
- Al extenderse la ciudad y conectarse con centros poblados adyacentes, se generan hileras suburbanas, siendo estas el resultado de nuevas vías de comunicación.
- Características de ciudad Jardín, manteniendo las ideas higienistas y naturalistas de principios del siglo XX.
- Zonas destinadas a la vivienda de obreros, las cuales generalmente son colindantes de las zonas industriales y de trabajo. Estas son consideradas como Polígonos.

También las ciudades con crecimientos espontáneos y por falta de planificación presentan las siguientes características que las distinguen:

- Las urbanizaciones marginales, (suburbios) las cuales son la respuesta a la falta de organización de los municipios y que en todos los casos se adaptan a entornos extremos, con la ausencia de cualquier tipo de servicio básico. Sin embargo estas casi siempre son recuperables por la planificación urbana.

- Los asentamientos informales, los cuales se caracterizan por tener edificaciones de muy mala calidad y que carecen de las mínimas condiciones de habitabilidad. Estas no poseen ningún tipo de parcelación o morfología clara.

A continuación se ejemplifica lo mencionado anteriormente mediante el estudio de la ciudad de Curitiba como una ciudad que posee una expansión mas o menos planificada y la ciudad de Caracas que debido a su sobre población y su crecimiento tan acelerado no ha podido mantener una planificación adecuada.

### **1.8.1. ESTUDIO DE CASOS PLANIFICADOS.**

A continuación se exponen los procesos de planificación de ciudades que pudieran ser un referente, de acuerdo a su configuración final.

#### **1.8.1.1. CIUDAD DE CURITIBA.**

##### **A. PLAN AGACHE (ARQ. ALFRED AGACHE).**

La historia formal de la planificación urbana de Curitiba tiene inicio en 1943, con la elaboración de un plan Urbanístico

encargado a la empresa Coimbra & Cía., y ejecutado por el arquitecto francés Alfred Agache, fundador de la Sociedad Francesa de Urbanismo. El Plan Agache, considerado uno de los primeros planes de Brasil, incluye medidas de saneamiento, definición de áreas para vivienda, servicios e industrias y reestructuración vial - su principal base de sostenimiento. El Plan crea lineamientos y normas técnicas para ordenar el crecimiento físico, urbano y espacial de la ciudad. Organiza las funciones urbanas. Establece la zonificación de actividades que orientan el desarrollo. Define la distribución de los espacios abiertos y la reserva de áreas para la expansión de la ciudad, según la previsión de crecimiento demográfico de la época.

Este plan asumía que el auto sería el medio de transporte del futuro y por ello previa la creación de avenidas de 60 m de ancho, cuya construcción implicaba demoler una cantidad importante de propiedades. El plan establecía la construcción de una red radial que partía del centro, así como una serie de anillos viales en torno del centro.

Curitiba tenía, a la época, 127 mil habitantes y una tasa de crecimiento del 3,57% al año. De conformidad con el plan se designaron centros funcionales sectorizados - militar, deportivo, de abastecimiento, de educación, industrial, administrativo y centros de ocio, además de zonas residenciales,

algunos de ellos en funcionamiento hasta hoy.

Para la década de los 50 Curitiba se encuentra con 180 mil habitantes y un crecimiento anual del 7,18%. En 1952 se da inicio la construcción del Centro Cívico - previsto en el Plan Agache, este complejo concentrará los organismos públicos municipales, estatales y federales. En 1953, en virtud del Plan Agache, se aprueba la primera Ley de Zonificación de Curitiba - Ley nº 699/53. Curitiba elabora su primer Plan de Transporte Colectivo en 1955. La ciudad es dividida en ocho áreas y cada una de ellas se entrega a una empresa concesionaria. Este modelo tiene vigencia hasta 1974, cuando se implanta un nuevo modelo que da inicio a la Red Integrada de Transporte - RIT. Son de esta época el nuevo edificio del Teatro Guaíra, la construcción del edificio de la actual Biblioteca Pública, entre otras obras. El crecimiento de la ciudad, sin embargo, va más allá de los límites previstos por el Plan Agache. La población duplica en la década del 50. En 1960, Curitiba tiene 361.309 habitantes.

Al inicio de la década de los 60, ya sobrepasado, el Plan Agache necesita ser adaptado a la nueva realidad. La Ley nº 1908/60 aprueba el Plan Piloto de Zonificación de Uso, instituyendo las Unidades Vecinales - 47 urbanas y 5 rurales. Cada una de estas unidades debería ser equipada con red vial estructurada, escuela básica, área verde para recreación

pública y legislación para regular el uso y la ocupación del suelo. Este mismo Plan de Zonificación establece una nueva división de la ciudad en zonas residenciales, comerciales, industriales y rurales. En 1963 se crea la “URBS - Urbanização de Curitiba S/A”, cuyo papel inicial fue el de compañía de urbanización y, en seguida, el de operadora del sistema de transporte colectivo de Curitiba. En 1965 se crea la “Companhia Municipal de Habitação - COHAB-CT”. La tasa de crecimiento poblacional sigue siendo una de las más altas del país en la década del 60 - 5,35% al año - exigiendo, una vez más, la reorganización del espacio urbano. Ver Imagen N° 1.8.1.

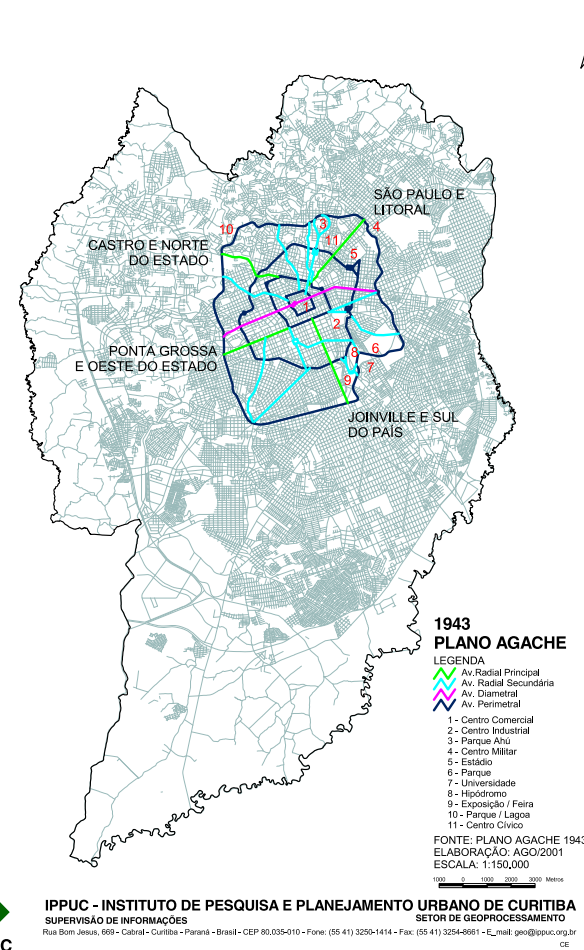
## B. PLAN URBANO PRELIMINAR.

El Plan Preliminar de Urbanismo nace de un concurso público lanzado en 1964 por la Municipalidad de Curitiba. Ganaron la competición la “Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda.” y “Jorge Wilhelm Arquitectos Associados”.

En julio de 1965 el Decreto Municipal n° 1.000 establece una serie de debates públicos llamados “Curitiba del Mañana”, para discusión de la propuesta del Plan elaborado en coparticipación con funcionarios de la Municipalidad. Los seminarios tenían como objetivo discutir, democrática y transparen-

temente, el Plan con toda la población.

**IMAGEN N° 1.8.1.**  
**PLANIFICACIÓN DE CURITIBA**  
**PLANO AGACHE 1943.**





La Ciudad tenía aproximadamente 470 mil habitantes.

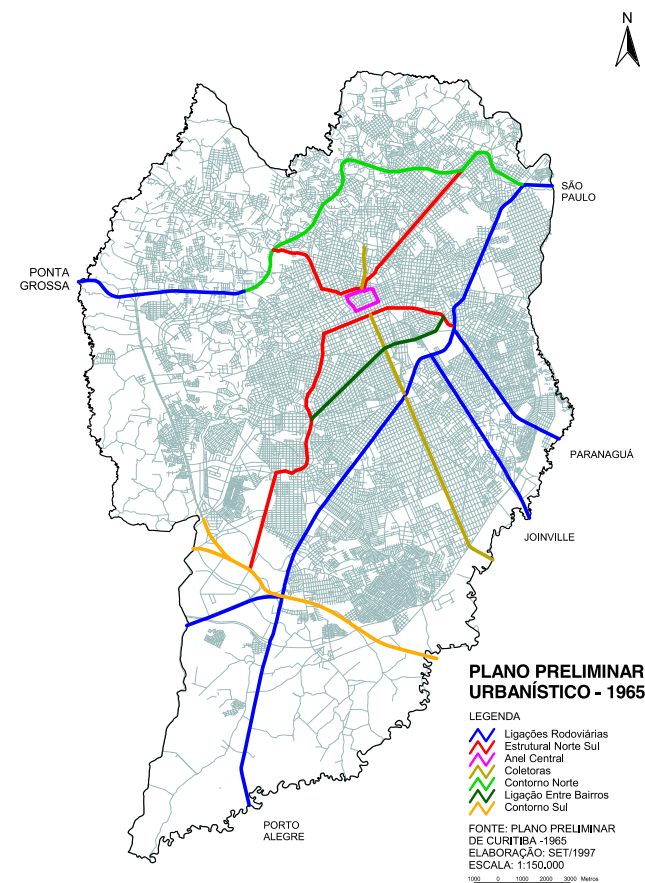
El Plan propuso la transformación de la conformación radial de crecimiento, definida en el Plan Agache, por un modelo lineal de expansión urbana.

La filosofía global del Plan Preliminar de Urbanismo de Curitiba es la mejora de la calidad de vida urbana de la Ciudad. Ver Imagen N° 1.8.2. y 1.8.3.

Los objetivos básicos eran:

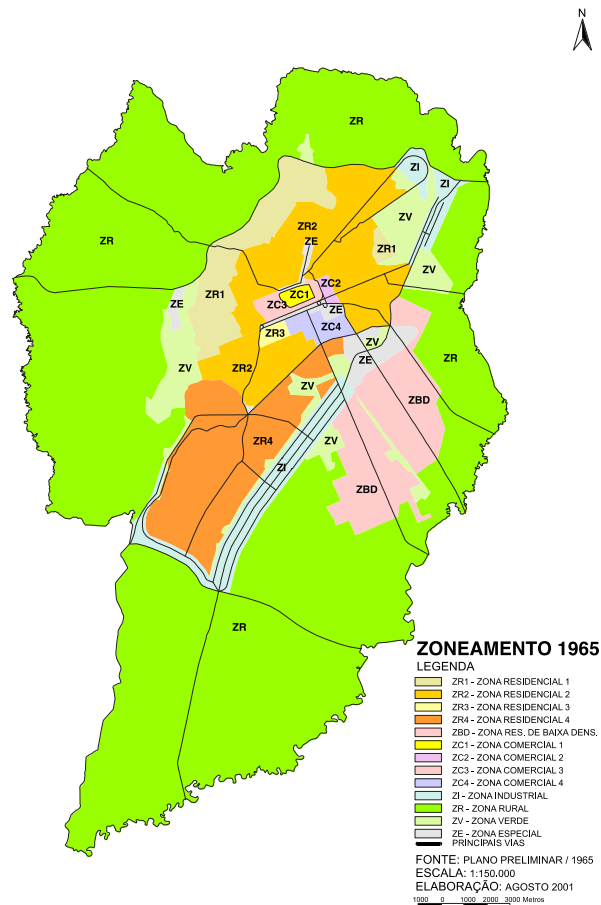
- Cambiar la conformación radial de expansión de la ciudad por una conformación lineal, integrando transporte, red vial y uso del suelo.
- Descongestionar el área central y preservar el centro tradicional.
- Contener la población de Curitiba dentro de sus límites físico - territoriales.
- Crear un soporte económico al desarrollo urbano.
- Garantizar los equipamientos de toda la ciudad.

**IMAGEN N° 1.8.2.**  
**PLANIFICACIÓN DE CURITIBA**  
**PLANO URBANO PRELIMINAR 1965.**



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3254-8861 - E-mail: geo@ippuc.org.br

**IMAGEN N° 1.8.3.  
PLANIFICACIÓN DE CURITIBA  
DIVISIÓN SECTORIAL (ZONIFICACIÓN 1965).**



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3252-6679 - E-Mail: geo@ippuc.org.br

## C. PLAN DIRECTOR DE CURITIBA.

El IPPUC ha elegido tres instrumentos para consolidar el proceso de transformación física: transporte colectivo, uso del suelo y red vial.

**IMAGEN N° 1.8.4.  
PLANIFICACIÓN DE CURITIBA  
PLANIFICACIÓN INTEGRAL DEL USO DE SUELO EN CURITIBA.**



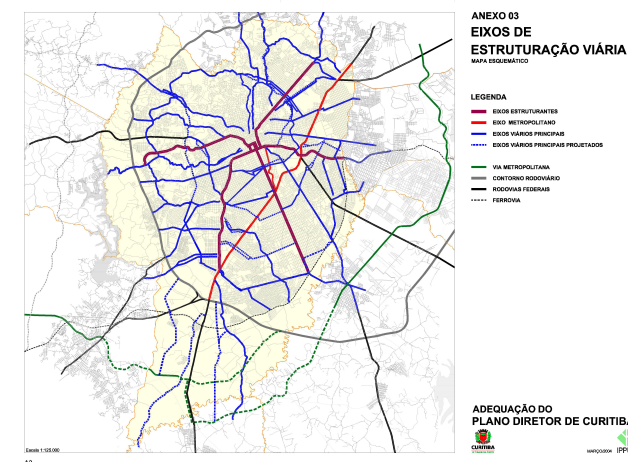
Fuente: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

El desarrollo lineal, previsto en el Plan Director, tendría que ocurrir a lo largo de ejes estructurales que cortarían la ciudad de Norte a Sur y de Este a Oeste, además del eje Boqueirão - área ya en acelerado proceso de ocupación urbana a finales de los años 60. Ver Imagen N° 1.8.6, 1.8.7. y 1.8.8.

Dibujados sobre el plano de las calles de la ciudad, a partir de 1970, se conectaron tramos, antes aislados en la red vial, transformándolos en líneas continuas. Se aplicó un sistema triple, conformado por una calle con carril exclusivo para el transporte colectivo y dos vías de tránsito local, que permiten el acceso al comercio y a las viviendas, y dos calles más, externas, delimitando el sistema, con sentido de tránsito contrario - centro-barrio, barrio-centro -, denominadas vías de tránsito rápido, que posibilitan el tránsito de paso.

El transporte, uno de los instrumentos utilizados para garantizar la implantación del proceso de desarrollo lineal de la ciudad, fue planificado para que su implantación ocurriera en etapas. En permanente evolución, a partir de 1974, la Red de Transportes ha incorporado los ómnibus expresos, los alimentadores, los inter-barrios, las líneas directas, los biarticulados, las líneas inter-hospitales, la línea turismo, las terminales de transferencias, las estaciones tubo, siendo hoy,

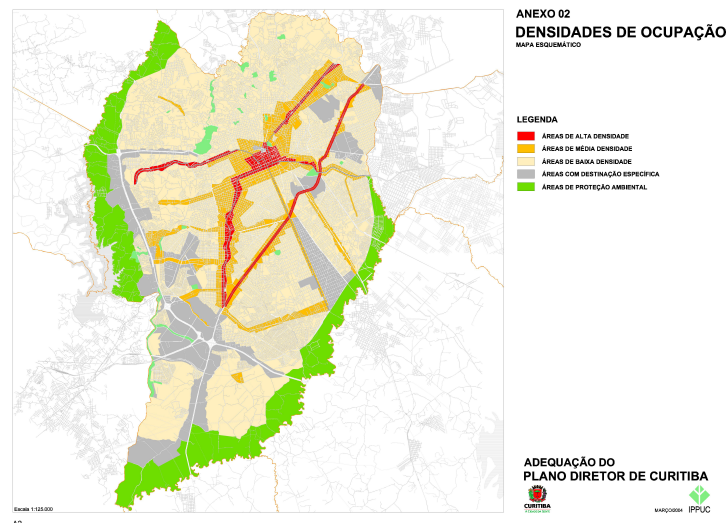
### IMAGEN N° 1.8.6. PLANIFICACIÓN DE CURITIBA EJES DE ESTRUCTURACIÓN VIAL DE CURITIBA.



Fuente: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.



**IMAGEN N° 1.8.7.**  
**PLANIFICACIÓN DE CURITIBA**  
**PLANO DE DENSIDADES.**

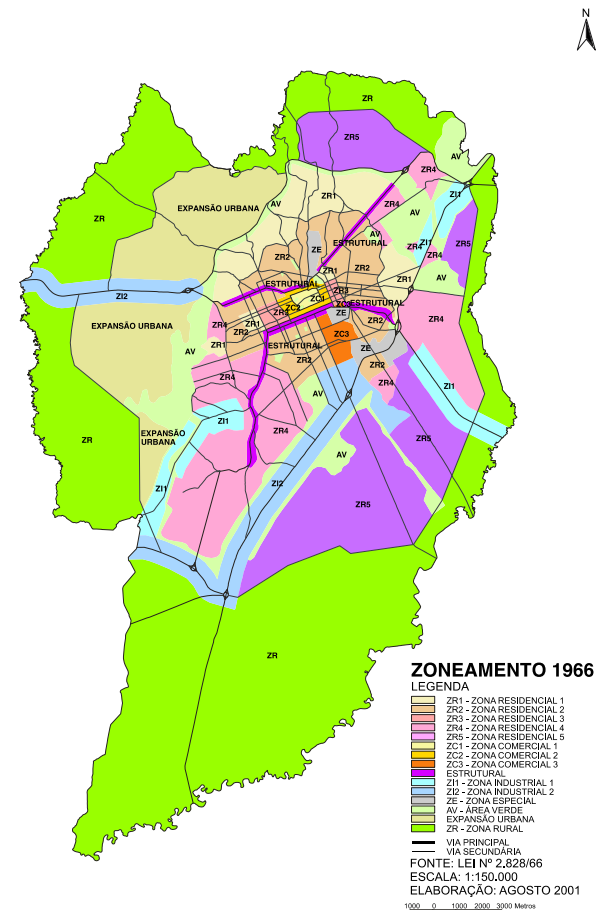


Fuente: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

una red integrada de transporte que sobrepasa los límites territoriales de la ciudad llegando el servicio a la Región Metropolitana de Curitiba.

En 1995 se instala la primera de las seis Calles de la Ciudad ubicadas junto a las Terminales de ómnibus, estas calles son sedes de las administraciones regionales, concentran núcleos de servicios de las secretarías municipales, puestos

**IMAGEN N° 1.8.8.**  
**PLANIFICACIÓN DE CURITIBA**  
**ZONIFICACIÓN 1966.**



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3252-6679 - E-Mail: geo@ippuc.org.br

de atención de servicios públicos, negocios y espacios para artes, deportes y encuentro de la comunidad.

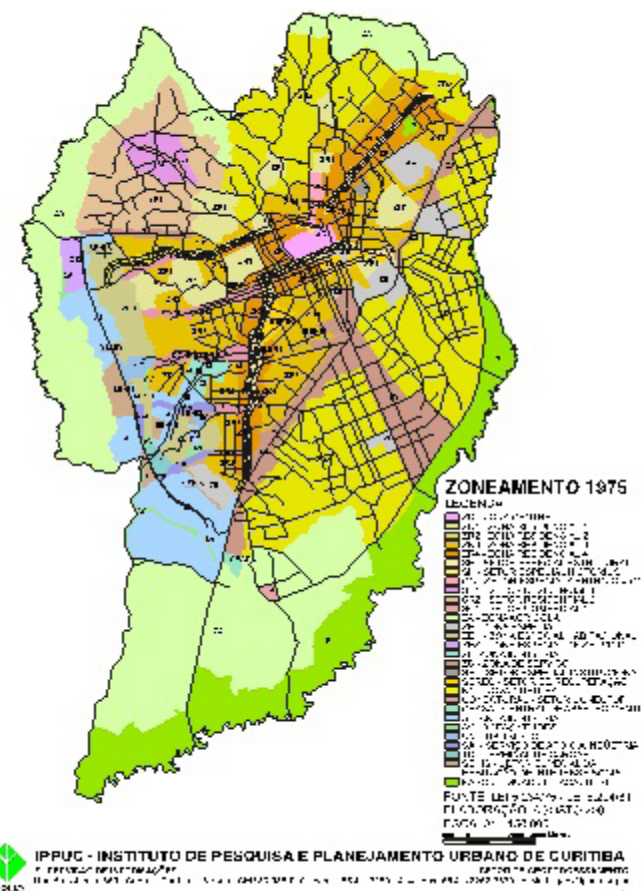
La necesidad de un soporte económico para la ciudad que crecía a tasas de más del 5% al año, en los años 70 y 80, provocó la creación de la Ciudad Industrial de Curitiba. Mientras en el resto del País se implantaban distritos industriales, concentradores de contaminación y desvinculados de la estructura urbana de las ciudades, el IPPUC optó por crear una “ciudad industrial” con infraestructura adecuada, vivienda, ocio, equipamientos sociales, transporte e integrada a la ciudad a través de ejes conectores.

La evolución de la ciudad exigió, a lo largo de los años, nuevas intervenciones. Ver Imagen N° 1.8.9.

Una de las bases del trípode de la planificación, conjuntamente con el transporte y el uso del suelo, es la red vial de la ciudad que fue definida ya en el Plan Director de Curitiba, en 1966: desarrollo de la ciudad con orientación noreste-suroeste y expansión lineal a lo largo de los ejes estructurales.

Con población superior a los 600 mil habitantes, crecimiento del 5,3% al año y tasa promedia de crecimiento de vehículos de aproximadamente un 10% al año, Curitiba presentaba problemas crecientes de circulación y transporte, en 1970,

**IMAGEN N° 1.8.9.**  
**PLANIFICACIÓN DE CURITIBA**  
**ZONIFICACIÓN 1975.**





cuando el Plan pasó a ser efectivamente implantado.

El crecimiento radial concéntrico, espontáneo, provocó la ocupación de áreas impropias, sin infraestructura. Los servicios localizados casi exclusivamente en el centro tradicional causaban congestionamiento. La falta de vías de conexión entre barrios obligaba a los cuentibanos a cruzar el área central para sus desplazamientos.

La planificación de la red vial fue concebida con el objeto de conciliar la ciudad del automóvil con las necesidades, aspiraciones y perspectivas humanas, dentro de una visión global e integrada de los problemas de movilidad.

Manteniendo la red vial existente, se crearon alternativas de conexiones independientes del área central.

El centro tradicional fue contornado por un anillo central de tránsito lento que protege las áreas de uso exclusivo de los peatones.

La calle principal de la ciudad y otras dentro del anillo central fueron cerradas al tránsito de vehículos, transformándose en punto de encuentro para la población.

Para evitar grandes expropiaciones, el IPPUC optó por crear conexiones viales aprovechando la red ya existente. Las

grandes avenidas y calles fueron construidas con la conexión, en pequeños tramos, de la red vial existente, ofreciendo nuevas opciones de circulación.

También las vías estructurales y las denominadas vías prioritarias, que permiten conectar una estructural a otra sin pasar por el centro tradicional, fueron implantadas aprovechándose casi totalmente la red vial existente.

La red vial fue jerarquizada. La estructural favoreció el crecimiento lineal de la ciudad y garantizó el espacio necesario al transporte masivo, que opera en carriles exclusivos. Los antiguos caminos fueron preservados como vías de penetración.

Las vías colectoras o vías interbarriales distribuyen el tránsito local y de paso, por medio de recorridos entre los barrios. Las colectoras concentran usos comerciales y de servicios.

Entre las colectoras están las vías locales, destinadas a la circulación local. Las vías locales fueron proyectadas con veredas anchas, lo que dio origen a la implantación de programas de arbolado. Algunas de estas calles fueron equipadas con áreas de esparcimiento, núcleos ambientales y pequeños jardines.

Con el crecimiento de la ciudad en la década del 90, nuevas conexiones fueron proyectadas, iniciándose la implantación

de los Sistemas Binarios.

También en los años 90, fue implantado, a lo largo de las vías del ferrocarril, fondos de valle y de algunas vías, una red de ciclovías, con aproximadamente 120 km, integrándose a la red vial.

### 1.8.1.2. CONCLUSIONES.

- La ciudad de Curitiba puede ser considerada como ciudad “planificada” ya que desde sus orígenes su municipio pensó en cómo controlar el crecimiento de esta, dotándola con el pasar de los años de infraestructura vial, de transporte y de categorización de los usos de suelo.
- Cabe recalcar que la ciudad no posee un solo modelo de trama urbana, sin embargo la misma organización que esta posee permite que los diversos sectores con sus diferentes tipos de entramados puedan formar parte de una sola red, ya planificada y que permite el funcionamiento armónico de la ciudad.
- En la ciudad se crearon zonas para el desarrollo específico de las diferentes actividades que se llevan a cabo dentro de esta. Por ejemplo el área industrial, que cuenta con toda la infraestructura para su correcto funcio-

to, está dotada de zonas para la vivienda, la recreación, el comercio, equipamientos necesarios, etc.

- Es una ciudad que sirve como ejemplo para el desarrollo de otras ciudades ya que por medio de sus planes urbanos esta ha podido cubrir las necesidades generadas por el incremento de la población.

### 1.8.2. ESTUDIO DE CASOS NO PLANIFICADOS.

El fenómeno de expansión urbana es en la actualidad un problema que aqueja a la mayoría de las ciudades del mundo, sean éstas grandes metrópolis, ciudades intermedias o pequeñas villas; pertenezcan o no a países subdesarrollados.

Este fenómeno generalmente se conforma por dos variables; una se relaciona con la baja densidad con respecto al centro urbano consolidado y planificado; la otra hace referencia a un diseño casual e informal, donde predominan la yuxtaposición de usos.

En otras palabras, podemos decir que es producto de un limitado planeamiento en cuanto a usos y ocupación del suelo, reglas de mercado, políticas impositivas poco justas y la superposición de injerencias en estructuras gubernamentales.



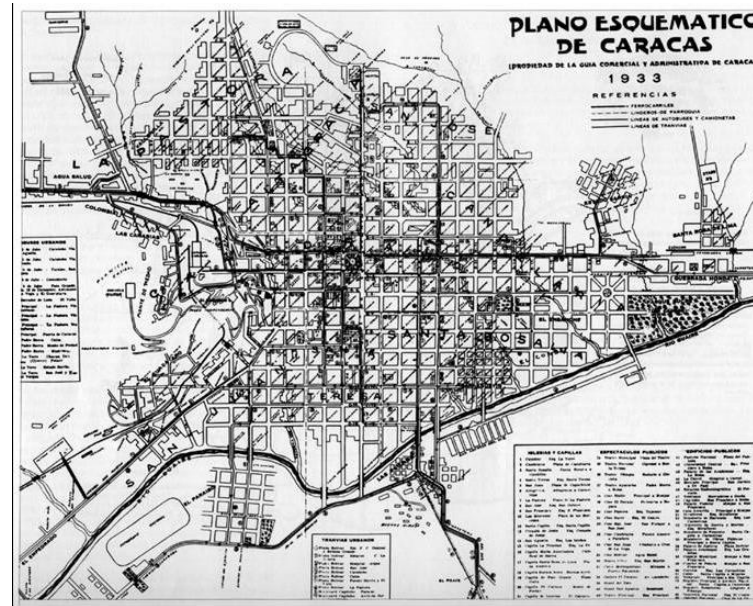
Además, el mencionado fenómeno puede parecer que tendría un impacto relativo, fácil y económicamente solucionable, aunque en verdad implica altos costos asociados. Uno de ellos se relaciona con los elevados montos que implica llevar servicios a áreas de expansión no planificadas, situación que se torna menos significativa si se la plantea dentro de áreas que si cuentan con esta alternativa. Sin embargo, un tema que se destaca por sobre los otros, es el impacto que genera el crecimiento urbano sobre espacios verdes, tierras de valor ambiental y agrícola, principalmente cuando los centros urbanos se ubican en lugares topográficos poco recomendables, de alto riesgo natural, llanuras de inundación.

### 1.8.2.1. CIUDAD DE CARACAS.

#### A. PLANIFICACIÓN URBANA EN CARACAS.

En 1938, la Dirección de Urbanismo del Gobierno del Distrito Federal, asistida por una Comisión Técnica Consultiva y asesorada por los urbanistas franceses Lambert, Prost, Rotival y Wegenstein, fue la responsable de la redacción del primer plan urbanístico de la ciudad.

**IMAGEN N° 1.8.10.**  
**CIUDAD DE CARACAS.**  
**PLANO ESQUEMÁTICO DE CARACAS 1933.**



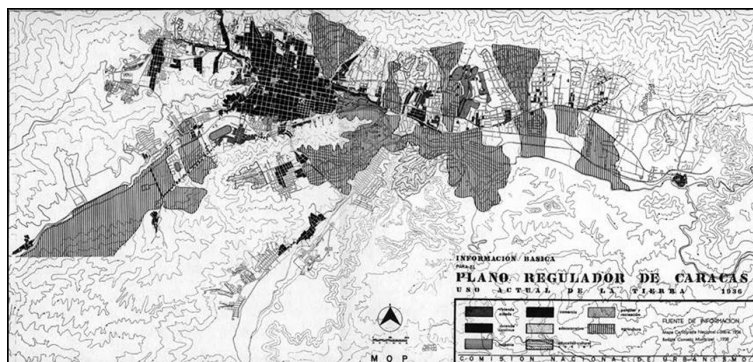
Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

#### B. EL PLAN RECTOR DE 1939.

En 1939 se presenta oficialmente el Plan Monumental de Caracas, el primer plan urbanístico en sentido moderno de la ciudad. Aunque hace referencias al ámbito regional e incluso internacional, incide exclusivamente sobre una parte del Distrito Federal.

Está inspirado en la necesidad de controlar el crecimiento de una ciudad todavía pequeña, pero que había conocido una expansión demográfica muy importante durante el transcurso del siglo: había pasado de 73.000 habitantes en 1891 a 240.000 en 1936, pero manteniéndose predominantemente como una ciudad de edificaciones de un solo piso, con una trama prácticamente inmodificada y sin un aumento significativo de la superficie ocupada.

**IMAGEN N° 1.8.11.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLAN REGULADOR DE CARACAS.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

El Plan ponía un énfasis particular en la vialidad, al punto que lo que define como “trabajos indispensables” está abrumadoramente constituido por la construcción de nuevas calles y avenidas y la prolongación, ensanche o mejora de otras. La máxima prioridad se otorga a la ejecución de la llamada Ave-

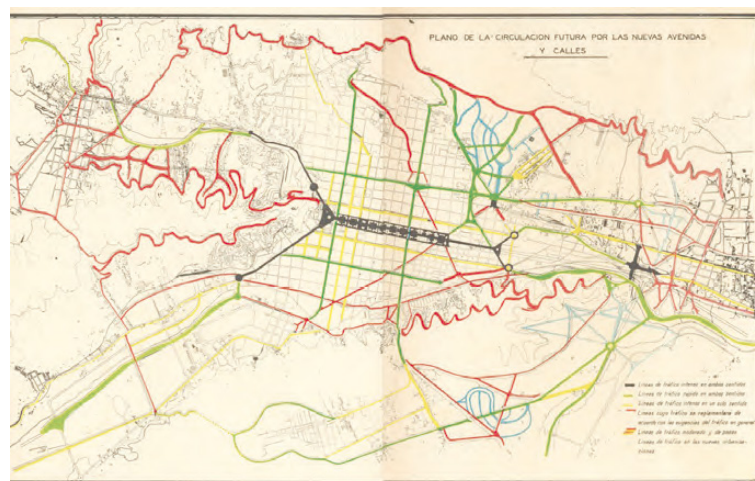
nida Central, de 30 metros de ancho (las calles de la ciudad de entonces raramente superaban los 6 metros).

Otros aspectos que merecen ser destacados es que, conforme a las tendencias de la época, estableció la segregación de usos para las áreas de nuevo desarrollo, confinó los desarrollos de vivienda obrera al oeste de la ciudad y creó un instrumento de expropiación que fue el que, en la práctica, permitió la ejecución de la Avenida Central; aunque se proponen algunas vías peatonales en el casco histórico, no hay previsiones en materia de transporte público. Ver Imagen N° 1.8.12.

### C. LOS PLANES DE LA DÉCADA DE 1950.

En 1950 el relevo de aquella primera experiencia será asumido por dependencias del Gobierno Nacional; esta nueva generación de planes abarca ahora la totalidad del valle del Río Guaire (Área Metropolitana de Caracas) y se los puede definir como desarrollistas en el sentido que su objetivo primordial es apoyar el proceso de expansión de la ciudad. Este plan, redactado por la Comisión Nacional de Urbanismo (CNU), ratifica los criterios de segregación de usos (“Áreas residenciales, de trabajo, de comercio, centros financieros y administrativos, etc.”) pero ignora las áreas de desarrollo in

**IMAGEN N° 1.8.12.**  
**CIUDAD DE CARACAS.**  
**PLAN DE CARACAS 1939.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

te en la preocupación por la congestión vehicular, se ratifican las orientaciones del anterior, se destaca la expansión de las áreas de desarrollo informal, aunque no propone acciones específicas y se hace un énfasis particular en las relaciones de la ciudad con la Región Central, que constituiría el entorno que haría posible el pleno despliegue de sus exigencias de desarrollo. Además de insistir en los aspectos mencionados, este Plan abrió las puertas a la creación de la OMPU (Oficina Metropolitana de Planificación Urbana). Ver Imagen N° 1.8.13 y 1.8.14.

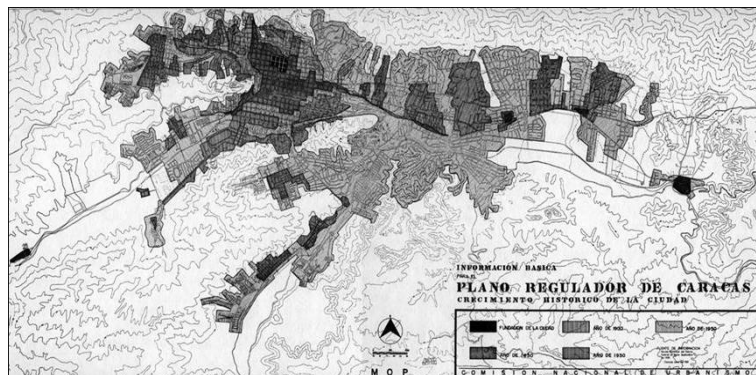
#### **D. LOS PLANES DE LA OMPU (OFICINA METROPOLITANA DE PLANIFICACIÓN URBANA 1960-1990).**

En 1960, la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana del Distrito Federal, centra su gestión inicial en la aplicación de la Ordenanza del Plan de 1958 y el análisis de las áreas de desarrollo informal, que ya entonces habían alcanzado una dimensión preocupante. La Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano (OMPU), asume las funciones de planificación y control del desarrollo urbano del Área Metropolitana de Caracas (AMC). Se crea igualmente la Comisión Metropolitana de Urbanismo como “máximo organismo directivo, consultivo y asesor en materia de ordenación urbana del área

formal. El de 1958, redactado por la Dirección de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas, destaca cómo, aparte de que la dinámica de crecimiento de la ciudad desbordó las previsiones del anterior, las autoridades se limitaron a aprobar la “reglamentación del uso de la tierra”, pero que ésta debió acompañarse de “otra serie de disposiciones legales y administrativas, que no llegaron a desarrollarse por una serie de causas circunstanciales, originando, con su ausencia, ciertas distorsiones y viciamientos de desarrollo en algunos de los aspectos contemplados en el Plan de 1950”. Se insis-

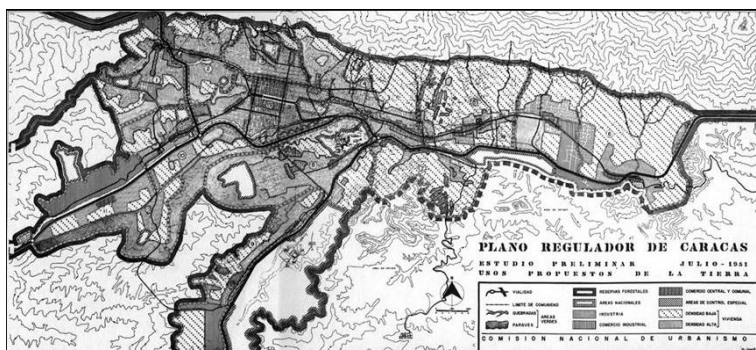


**IMAGEN N° 1.8.13.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLAN REGULADOR DE CARACAS 1950.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

**IMAGEN N° 1.8.14.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLAN REGULADOR DE CARACAS 1951.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

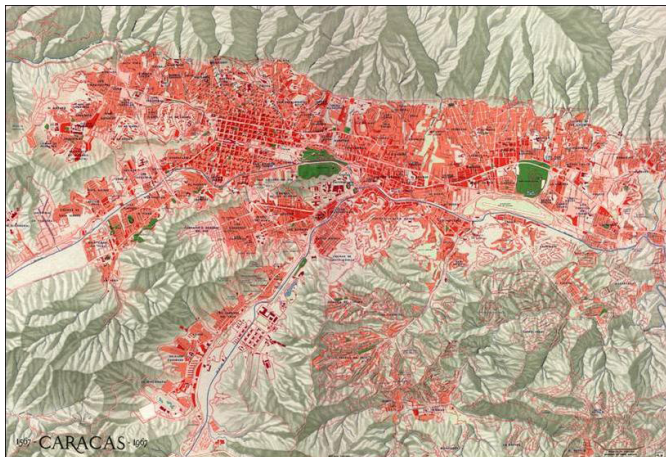
metropolitana de Caracas, cuya competencia es fijar las directrices generales de la labor de la OMPU”. En éste había representación del gobierno nacional, los colegios profesionales, las cámaras empresariales y las organizaciones vecinales, quedando los gobiernos locales en posición minoritaria. Como ha sido generalmente reconocido, la OMPU alcanzó un nivel profesional muy elevado y produjo importantes documentos de interpretación de la dinámica del AMC que culminaron en el Plan Rector del Área Metropolitana de Caracas y el Litoral Vargas, conocido también como Plan Rector Caracas 2000. Sus estrategias principales pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Frenar la expansión poblacional del AMC, orientando “de manera decidida y planificada” el crecimiento adicional hacia el Tuy Medio y Guarenas-Guatire.
- Completar la red básica del sistema Metro, desestimular el uso del auto privado, potenciar y mejorar el transporte público, completar la red vial matriz mínima de la ciudad.
- Desestimular la densificación en áreas con problemas de accesibilidad y de servicios y asegurar la preservación de las áreas de reserva natural y las ecológicamente frágiles.



- Estimular el desarrollo de un sistema polinuclear de centralidades.
- Fortalecer la fiscalidad de los gobiernos locales y proceder a la revisión de las tarifas de los servicios públicos dentro de un esquema de subsidios cruzados.
- Reformar la administración de la ciudad, estableciendo una administración metropolitana para todo el ámbito funcional del área metropolitana.

**IMAGEN N° 1.8.14.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLANO DE CARACAS 1967.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

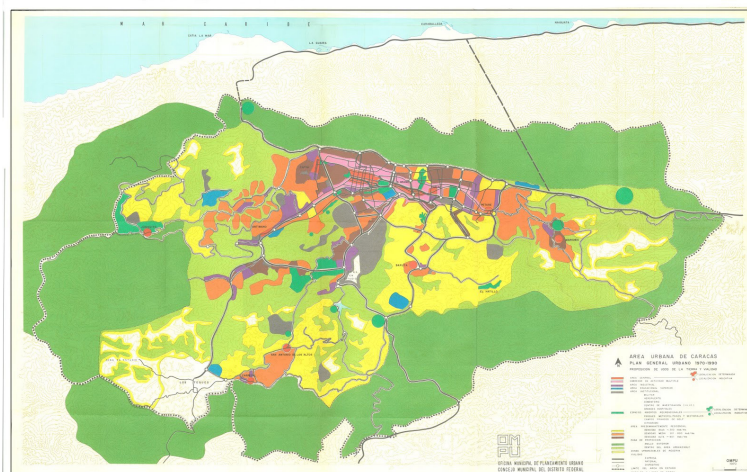
**IMAGEN N° 1.8.15.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLANO DE MOVILIDAD DE 1982.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

En 1990 los alcaldes de los municipios Libertador y Sucre, resolvieron deshacer el convenio de Mancomunidad Urbanística, lo cual significó la liquidación automática de la OMPU. Ésta no fue sustituida por nada equivalente hasta el año 2006, cuando se creó el IMUTC. Durante todo ese tiempo se privó a la ciudad del cerebro que podía pensarla como un todo integrado y dejando huérfanas las propuestas del Plan de 1983, particularmente las que tenían carácter supramunicipal. Ver Imagen N° 1.8.16 y 1.8.17.

**IMAGEN N° 1.8.16.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PLANO GENERAL URBANO DE 1970 - 1990.**



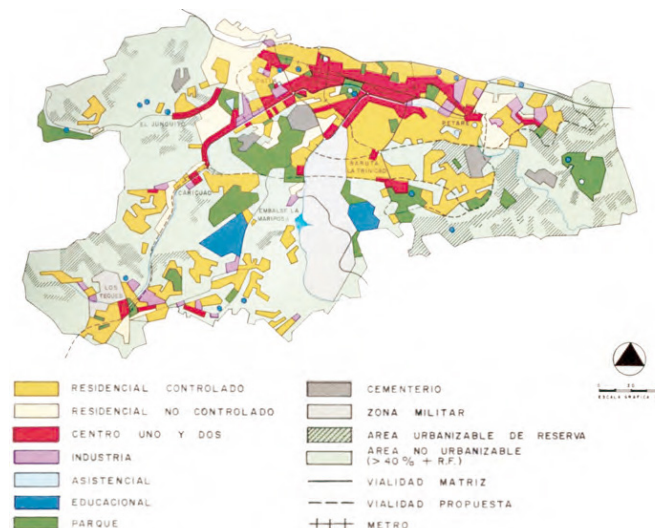
Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

## E. PLAN ESTRATÉGICO CARACAS METROPOLITANA 2010.

Por iniciativa de los entonces Alcalde del Municipio Libertador del Distrito Federal y Presidente de la C. A. Metro de Caracas, en septiembre de 1995 se constituyó la Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana (FPECM) con el objeto de “promover la formulación, el seguimiento y la actualización continua de un plan estratégico para la Ciudad de Caracas, incorporando la participación activa de los actores fundamentales de la Ciudad”. Aunque no tuvo continuidad,

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**IMAGEN N° 1.8.17.  
CIUDAD DE CARACAS.  
ZONIFICACIÓN DE CARACAS DE 1990.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

contribuyó a la comprensión de los problemas que a fines del siglo pasado confrontaba Caracas y sentó un ejemplo por su capacidad para convocar a los principales actores urbanos a propósito de formular una visión compartida de futuro para la ciudad. Ver Imagen N° 1.8.18.

En el caso de Caracas la anomalía más evidente son los barrios populares de autoconstrucción o informales, que han crecido como aglomeraciones exclusivas de viviendas conec-

**IMAGEN N° 1.8.18.  
CIUDAD DE CARACAS.  
PRIORIDADES VIALES.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

tadas tardíamente y mal a los servicios de la ciudad, prácticamente sin equipamientos urbanos (escuelas, parques, ambulatorios, no se hable ya de bibliotecas o espacios para el deporte) y carentes de centros generadores de empleo, todo lo cual lo deben buscar sus habitantes casi siempre fuera del barrio, muchas veces a gran distancia (horizontal, pero también verticalmente). Ver Imagen N° 1.8.19.

Esto se puede apreciar más claramente si vemos la ciudad mediante fotografías satelitales, en este caso se ha tomado

**IMAGEN N° 1.8.19.  
CIUDAD DE CARACAS.  
BARRIOS POPULARES DE CARACAS.**

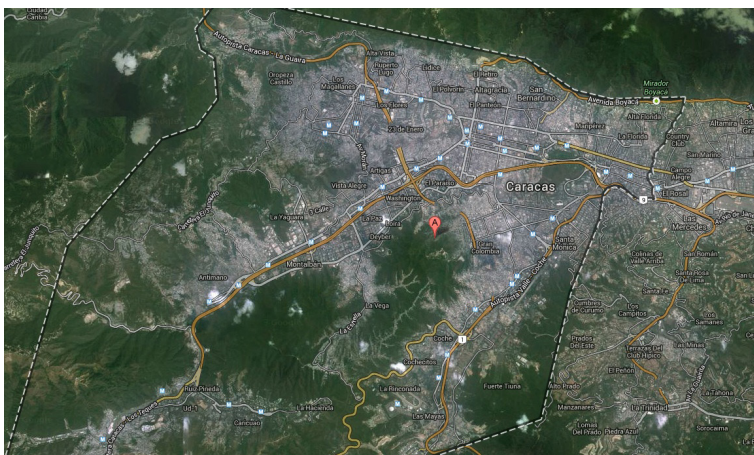


Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

como ejemplo el municipio Libertador, del distrito metropolitano de Caracas, y vamos acercando nuestra vista. Lo primero que podemos observar es una ciudad que se emplazo en un valle y que en estos sectores posee una buena o regular organización en su contexto urbano, sin embargo con la densificación de la ciudad esta misma ha ido expandiéndose a los lugares con pendientes altas, de una manera apresurada sin ningún tipo de planificación y peor aun sin servicios de la ciudad, comenzando con las vías hasta los servicios básicos.



**IMAGEN N° 1.8.20.  
CIUDAD DE CARACAS.  
DISTRITO METROPOLITANO DE CARACAS.**



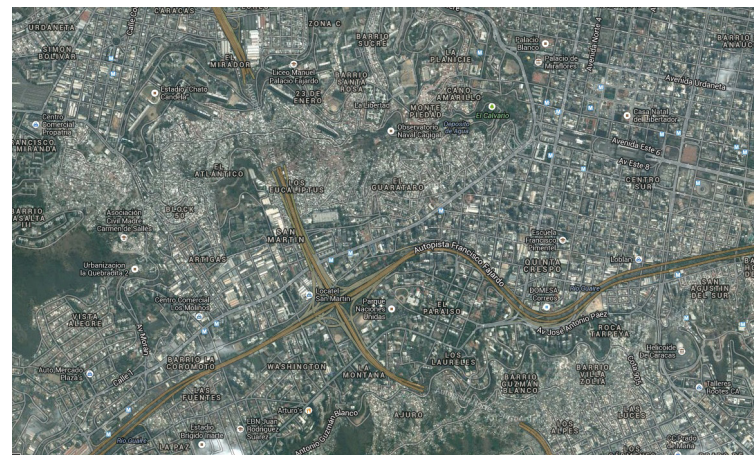
Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

En la imagen anterior se puede apreciar el emplazamiento de la ciudad y como con el transcurrir de los años esta ha ido ocupando no solo la totalidad de los valles, sino también, gran parte de sus laderas y como se mencionó sin ninguna planificación.

En la imagen 1.8.19. podemos visualizar la diferencia entre la zona planificada y los barrios populares. En la primera se puede ver un trazado en su mayoría ortogonal cuadrado y con una malla urbana fácil de comprender; mientras que en la segunda los asentamientos se han organizado de acuerdo

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**IMAGEN N° 1.8.21.  
CIUDAD DE CARACAS.  
ACERCAMIENTO A LA CIUDAD.**



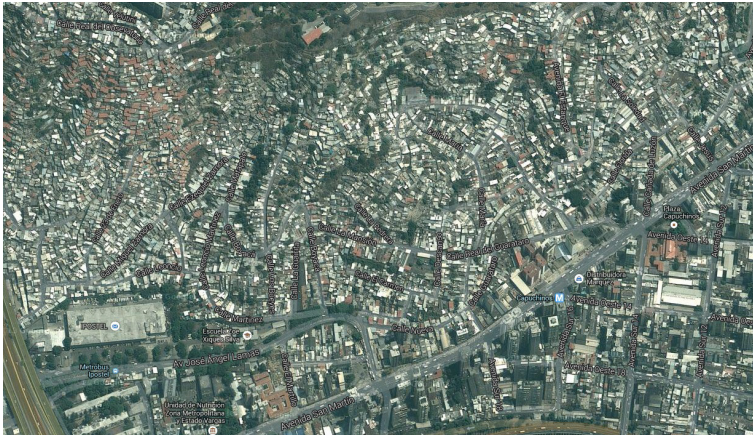
Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

a la topografía del terreno, en los cuales a partir de su surgimiento se ha comenzado a tratar de dar servicios, con la implementación de vías de una manera azarosa.

En las imágenes 1.8.20 y 1.8.21 se puede apreciar fácilmente lo que se explica sobre la creación de los barrios populares.

Algo parecido ocurre con las urbanizaciones de clase media, desarrolladas en áreas entonces periféricas después de la segunda Guerra Mundial a partir del modelo del suburbio norteamericano. La mayoría de ellas, si no la totalidad, han terminado siendo absorbidas por la ciudad, perdiendo sus

**IMAGEN N° 1.8.22.  
CIUDAD DE CARACAS.  
ACERCAMIENTO A LA CIUDAD.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

características originales y constituyéndose en nuevas centralidades que demandan renovación urbana y densificación.

Para evitar errores como, el cometido en la urbanización Campo Alegre, en la cual se autorizó una fuerte densificación a partir de la misma estructura parcelaria y la misma red de servicios, sin prever la incorporación de nuevos equipamientos. En el futuro dichos procesos deberán partir de Planes Especiales, donde, a través de mecanismos de transferencia de derechos, se posibilite la dotación de los servicios y equipamientos correspondientes sin perjudicar los intereses de los propietarios ni someter a las instituciones públicas a

**IMAGEN N° 1.8.23.  
CIUDAD DE CARACAS.  
BARRIO CAMPO ALEGRE.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

costosas expropiaciones.

La movilidad de Caracas, como el de todas las ciudades venezolanas, se caracteriza por presentar sus tres componentes o subsistemas (infraestructura, transporte público y circulación) desarticulados, es decir, poco relacionados e integrados entre sí. Además, se evidencia que el crecimiento urbano ha estado desligado de la planificación del transporte.

Resulta relevante destacar que la infraestructura vial de la región fue construida, casi en su totalidad, entre los años 1950 y 1973, es decir, han transcurrido casi 40 años sin inversio-



nes significativas en nueva infraestructura vial.

La red vial del Área Metropolitana de Caracas se construyó según los lineamientos generales del Plan de Vías formulado en 1945 por la Comisión Nacional de Vialidad.

El esquema vial de la ciudad se origina en una trama reticular del período colonial, que hoy día se conoce como casco fundacional, a partir del cual la ciudad se fue extendiendo incorporando los centros poblados inmediatos como Chacao, Petare, Baruta y El Hatillo. La trama vial se conformó a partir de las mallas de urbanizaciones residenciales relativamente aisladas, integrándose de manera no planificada, hasta alcanzar las dimensiones actuales. Tal crecimiento ha ido afectando la estructura urbana y vial del conglomerado.

### 1.8.2.2. CONCLUSIONES.

- Caracas es una ciudad que tubo un crecimiento extremadamente acelerado, en la cual la planificación de esta no pudo satisfacer la demanda de suelo que se generó.
- El crecimiento de la ciudad siempre estuvo un paso por delante de la planificación, provocando que esta tenga que adaptarse a los diferentes tipos de asentamientos humanos, que en la mayoría de los casos eran informales y

en zonas no urbanizables.

- Al crearse este tipo de asentamiento la ciudad no pudo dotarlos de ningún tipo de servicio, tales como agua, alcantarillado, tendido eléctrico, transformándose estos en suburbios y barrios marginales, propiciando de esta manera segregación socio espacial.
- Al generarse las primeras grandes urbanizaciones “ciudades satélite” la ciudad comenzó a tener nuevos problemas, tales como, la dotación de servicios básico, la segregación socio espacial se intensifico, se elevó el costo de la infraestructura, ya que esta tenia que satisfacer las necesidades de pocos usuarios.

### 1.8.3. COMPARACIÓN DE CASOS.

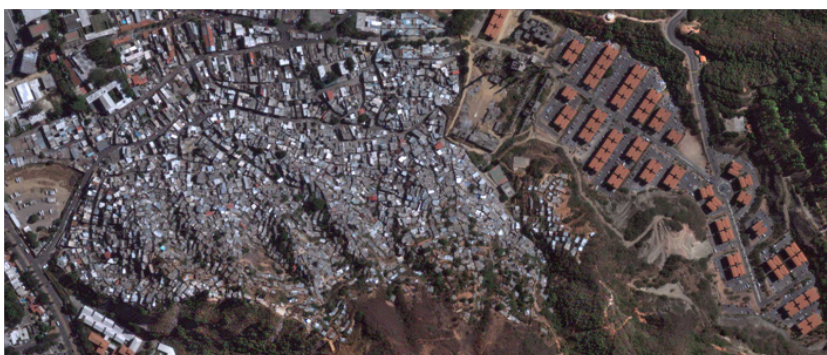
La ciudad de Curitiba y la ciudad de Caracas poseen una superficie similar, equivalente a 43.000 hectáreas, sin embargo la diferencia en el número de habitantes es muy alta, perteneciendo 1,8 millones a la primera y 2,2 millones a la segunda.

Con respecto a la ciudad de Caracas, el crecimiento poblacional pasó por encima de la planificación territorial de ésta, provocando la creación de sectores marginados y con esto,

la ausencia de servicios básicos y equipamientos necesarios.

El momento en el que se trata de incorporar estos barrios a la planificación de la ciudad, se transforma en un proceso extremadamente costoso y complicado, ya que conlleva procedimientos complejos, como la reubicación de familias, la expropiación de tierras para la implantación de equipamientos y vías; en algunos casos se generan nuevos conjuntos habitacionales para reubicar a los habitantes que se han asentado en zonas inadecuadas y de riesgo.

**IMAGEN N° 1.8.24.**  
**CIUDAD DE CARACAS.**  
**BARRIOS MARGINADOS DE CARACAS.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

Lo recomendable sería mantener estas zonas no urbanizables con usos que no causen mayor impacto en éstas, como

la reforestación, o para espacios de recreación, que incluso pueden aportar con el paisaje de la ciudad.

**IMAGEN N° 1.8.25.**  
**CIUDAD DE CARACAS.**  
**BARRIOS MARGINADOS DE CARACAS.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

Sin embargo el caso de Curitiba es diferente, a esta ciudad se la puede considerar como un ejemplo de planificación, sustentabilidad y transporte público, etc; pues ésta ha podido mantener, prolongar y hasta mejorar sus planes directores de urbanismo, los cuales fueron desarrollados en la década de los 60s.

Curitiba es una ciudad que ha podido crecer en base a su planificación y no en función de su crecimiento poblacional.

La ciudad ha podido mantener sus objetivos de planificación planteados, a lo largo de cuatro décadas, los cuales son:

- Implantación de ejes estructurales para una futura expansión urbana, integrando el uso del suelo, el transporte y el sistema vial.
- Descongestionamiento y preservación del centro tradicional, para conservación y animación.
- Ordenar el crecimiento de la población dentro de límites físico-territoriales, normalizando el uso del suelo.
- Dotar a la ciudad de los equipamientos e infraestructura necesarios para extender los derechos de la ciudadanía a toda la población.
- Crear condiciones de protección al medio ambiente.

Al eliminar los conceptos de crecimiento radiocéntricos, e implementar ejes lineales tangenciales al centro de la ciudad, más una adecuada clasificación del uso de suelo, la ciudad ha podido promover un crecimiento y densificación de su territorio en forma lineal, descongestionada.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

También es fundamental mencionar que Curitiba es pionera en la peatonalización de las calles del centro de la ciudad y en mejorar el paisaje urbano mediante la restauración de sus construcciones, mobiliario e iluminación, es decir que ha recuperado el espacio público para el uso de sus habitantes.

**IMAGEN N° 1.8.26.**  
**CIUDAD DE CARACAS.**  
**ZONAS PEATONALIZADAS DE CURITIBA.**



Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)

En cuanto al medio ambiente esta ciudad ha podido generar un modelo de integración con la naturaleza, dotando de 52 m<sup>2</sup> de zona verde para cada habitante.



Sus equipamientos ( Escuelas, Guarderías, Centros Sociales, Centros de Salud, etc. ) en promedio por habitante, son muy superiores al del resto de equipamientos de ciudades de Sudamérica principalmente.

**IMAGEN N° 1.8.27.  
CIUDAD DE CARACAS.  
EQUIPAMIENTOS DE CURITIBA.**

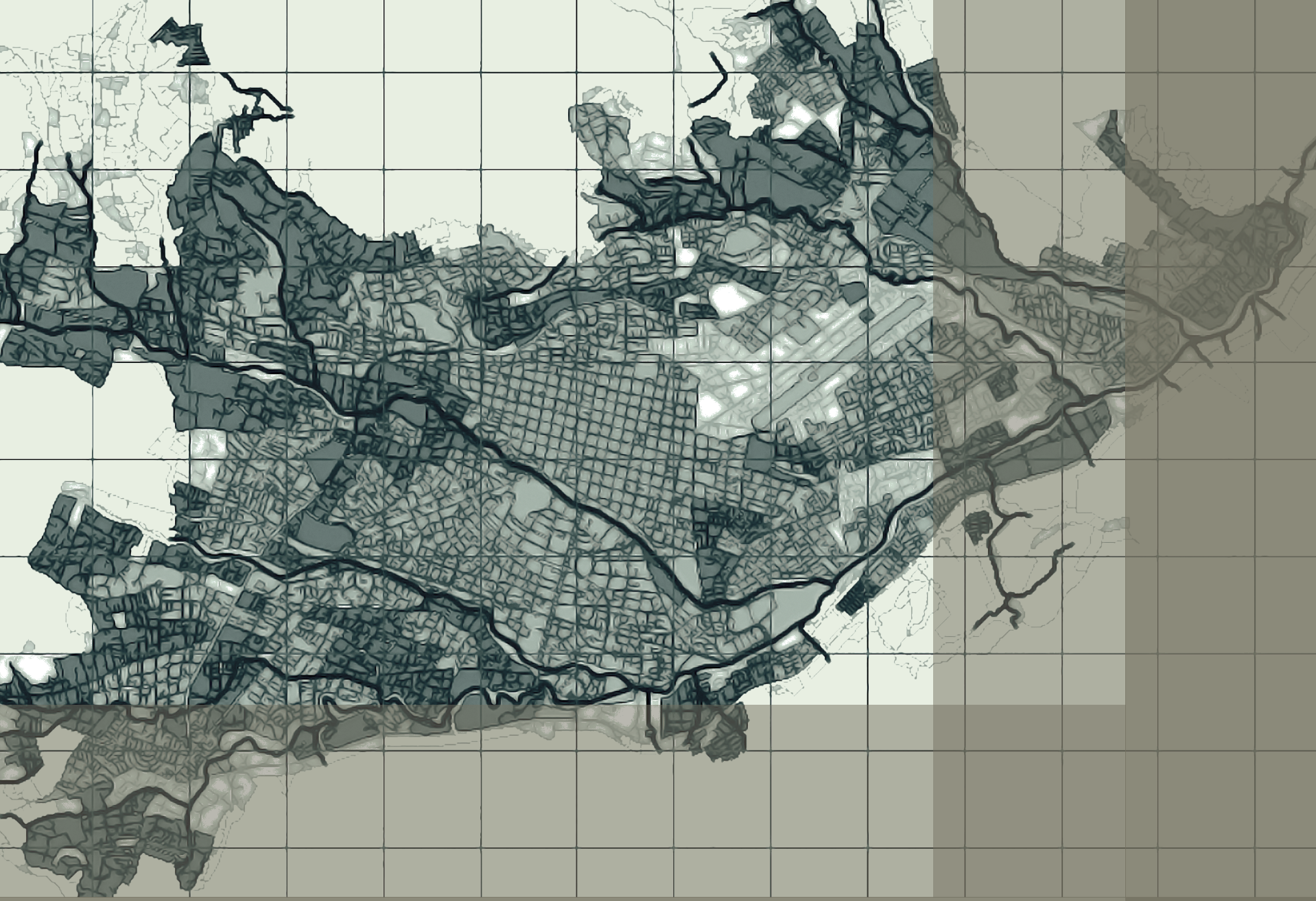


*Fuente: [http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008\\_03\\_01\\_archive.html](http://caracas-antesahora.blogspot.com/2008_03_01_archive.html)*

Debe tomarse a la ciudad de Curitiba como ejemplo ya que ha sabido dar continuidad y mejorar los modelos de planificación implantados.







## ETAPA II

EXPANSIÓN URBANA DE CUENCA 1970 - 2010.

## INTRODUCCIÓN:

En esta etapa se estudia cómo fue creciendo la ciudad de Cuenca desde la década de 1970 para analizar la configuración de su trama y las variaciones que ésta ha presentado, con el objeto de definir impactos negativos y positivos que existen actualmente en la ciudad, como consecuencia de su modelo de crecimiento.

Para efectos de estudio de esta tesis se han definido cuatro períodos de crecimiento, que corresponden a las décadas de 1970 - 1980, 1980 - 1990, 1990 - 2000, 2000 - 2010. En cada uno de éstos, además de presentarse planos que muestran puntualmente las zonas que se configuraron en cada década, se incluye también una reseña de la situación económica, ya que ésta repercute notablemente en el desarrollo físico de la ciudad.

Para obtener criterios coherentes con la realidad de la ciudad se han analizado varias Leyes de Régimen Municipal y Ordenanzas emitidas específicamente para Cuenca. Teniendo como resultado la inclusión en el estudio de la década de 1970, ya que en este período las competencias de la Municipalidad sobre la trama de la ciudad eran diferentes a las que se presentan en la Ley de Régimen Municipal de 1982. De esta manera puede hacerse más visible la repercusión que tuvo dicho cambio.

Finalmente se incluyen varios planos donde se muestran algunos sectores de la ciudad que poseían ya su trama definida y se los compara con planos de la realidad actual, siendo posible obtener conclusiones que indiquen de manera muy aproximada a los causales del modelo de concepción de Cuenca.



## OBJETIVOS:

- Analizar el crecimiento físico que experimentó la ciudad de Cuenca en los últimos 30 años.
- Definir las variaciones en la configuración de la trama y los elementos que se han incorporado a la misma.
- Conocer los condicionantes legales, bajo los cuales se ha dado la expansión de la ciudad.
- Suministrar información para la siguiente fase.

## METODOLOGÍA:

### 1. ANÁLISIS DEL PROCESO DE CRECIMIENTO.

Para esta etapa se estudia el crecimiento que sufrió la ciudad desde 1970, mismo que se desarrolló por décadas.

El establecer el crecimiento de la ciudad permite identificar los criterios y elementos que surgieron en los diferentes períodos, facilitando la determinación de los cambios en la configuración de la trama de la ciudad.

Para este proceso se realizaron mapas donde se encuentran representadas las zonas correspondientes a cada época para tener una interpretación clara del proceso de expansión de la ciudad.

### 2. DETERMINACIÓN FACTORES QUE PRODUJERON CAMBIOS EN LA TRAMA.

Conjuntamente con el estudio del crecimiento se creyó indispensable conocer la normativa bajo la cual se dio el proceso de expansión de la ciudad, siendo posible determinar factores que desde este ámbito influyeron para que esta creciera de manera dispersa y en muchas zonas discontinua.

### 3. ANÁLISIS DE LA ALTERACIÓN DE SECTORES EN LA CIUDAD DE CUENCA.

Finalmente como parte importante de esta etapa se han recopilado algunos mapas que muestran el cambio que han sufrido algunos sectores de la ciudad, reflejando ciertos hechos que han venido afectando paulatinamente la configuración de la misma. Para esto se han utilizado mapas de la primera mitad de la década de 1980 y el mapa actual de la ciudad, con el fin de compararlos.

## 2.1. ANÁLISIS DE LA EXPANSIÓN URBANA DE CUENCA.

A través de los años, la ciudad de Cuenca ha experimentado varias transformaciones en cuanto a la configuración de su trama, pues existe un punto de quiebre, en donde la ciudad empieza a concebirse desde la particularidad de sus ejecutores.

Así entonces se puede decir que Cuenca presenta una tendencia clara en su configuración hasta 1970 y una diferente a partir de 1980, es por esta razón que este estudio ha decidido incluir un análisis del período del setenta para observar progresivamente los cambios que se produjeron en la ciudad.

A continuación se han incorporado unos antecedentes de manera general para poder abordar el crecimiento de Cuenca a mayor detalle desde la década de 1970.

### 2.1.1. ANTECEDENTES.

Como se mencionó anteriormente, el análisis se realizará durante cuatro períodos de crecimiento, los mismos que se estudiarán por separado.

A continuación se encuentran los datos más relevantes de

cada década, que influenciaron en la configuración de la ciudad, empezando de manera cronológica por la década 1970 - 1980.

### 2.1.2. PERÍODO 1970 - 1980.

De acuerdo a las fuentes bibliográficas utilizadas para este análisis, en esta época el país experimentó un auge petrolero, que repercutió significativamente en la economía nacional y por ende en Cuenca.

La participación del estado se dirige a diversos sectores de la economía, en un “intento de acumulación de capital en el sector público”, así se fueron creando nuevas legislaciones, centros de capacitación obrera y obras de infraestructura que aportaban con el modelo imperante.

Se generaron nuevos empleos en ciertas ramas, pero grandes masas de obreros y artesanos empobrecían ya que el sector artesanal y agropecuario, se encontraba en una profunda depresión.

Este hecho hizo que la población rural se vinculara cada vez más a las actividades urbanas, provocando que para esta década se dinamizara fuertemente el comercio de materiales de construcción, carpinterías metálicas, productos cerámicos

y prefabricados de cemento, dado por el intensivo proceso de urbanización que se mantuvo hasta 1980. Este desarrollo se da principalmente en la ciudad y su periferia inmediata.

A partir del eminente dinamismo del sector, empiezan a consolidarse pequeñas oficinas de arquitectos, ingenieros y también empresas constructoras que pretenden superar la condición artesanal que tenía este sector en Cuenca.

En 1971 se formuló el plan de desarrollo urbano de Cuenca, donde se organizó la ciudad en células barriales de aproximadamente 8000 habitantes, cada una con equipamiento educativo y áreas verdes, con el objetivo de lograr que la ciudad progrese, basándose en criterios sobre zonificación, dimensionamientos y densidades entre otros.

Para 1973 la Junta Nacional de la Vivienda empieza a coordinar la política nacional de vivienda, y empieza a urbanizar terrenos que se constituirán en los nuevos núcleos generadores del crecimiento urbano, distantes del centro de la ciudad.

Cabe mencionar que para finales de la década se registró que el 90% de permisos correspondía a vivienda unifamiliar, de los cuales el 51% superaba los 200m<sup>2</sup>.

Para entonces el centro de la ciudad seguiría siendo el núcleo concentrador de funciones administrativas, comerciales

y de servicios.

Para la segunda mitad de la década se construye el parque industrial de la ciudad, siendo éste de 67 ha.

Así el área urbana de la ciudad se extendía por el Norte hacia la colina de Culca, llegando hasta la Av. Héroes de Verdeloma, rebasando el límite de la calle Rafael María Arízaga.

Por el Sur la ciudad crecía a lo largo de la Av. Solano y las riberas del Río Tomebamba desde el Batán hasta el Vergel, empezándose a ocupar así mismo las riberas del río Yanuncay hasta llegar a Gapal.

Se rompe entonces la avenida Huayna Cápac como límite Este, pues se llevan a cabo los proyectos de urbanización de las ciudadelas Álvarez y el Paraíso.

Se forma un corredor a lo largo de la avenida España entre la Gil Ramírez Dávalos y la avenida Hurtado de Mendoza, incorporándose además los barrios de El Vecino y Totoracocha, mientras que junto a la avenida Loja se da un crecimiento lineal que se extiende hasta la Av. Don Bosco, en donde empieza una ocupación nueva. En el Cuadro N° 2.1. se indican los barrios que tuvieron origen en este período.



**CUADRO N° 2.1.**  
**CUENCA: EXPANSIÓN DE 1970.**  
**BARRIOS CONFORMADOS EN LA DÉCADA DE 1970.**

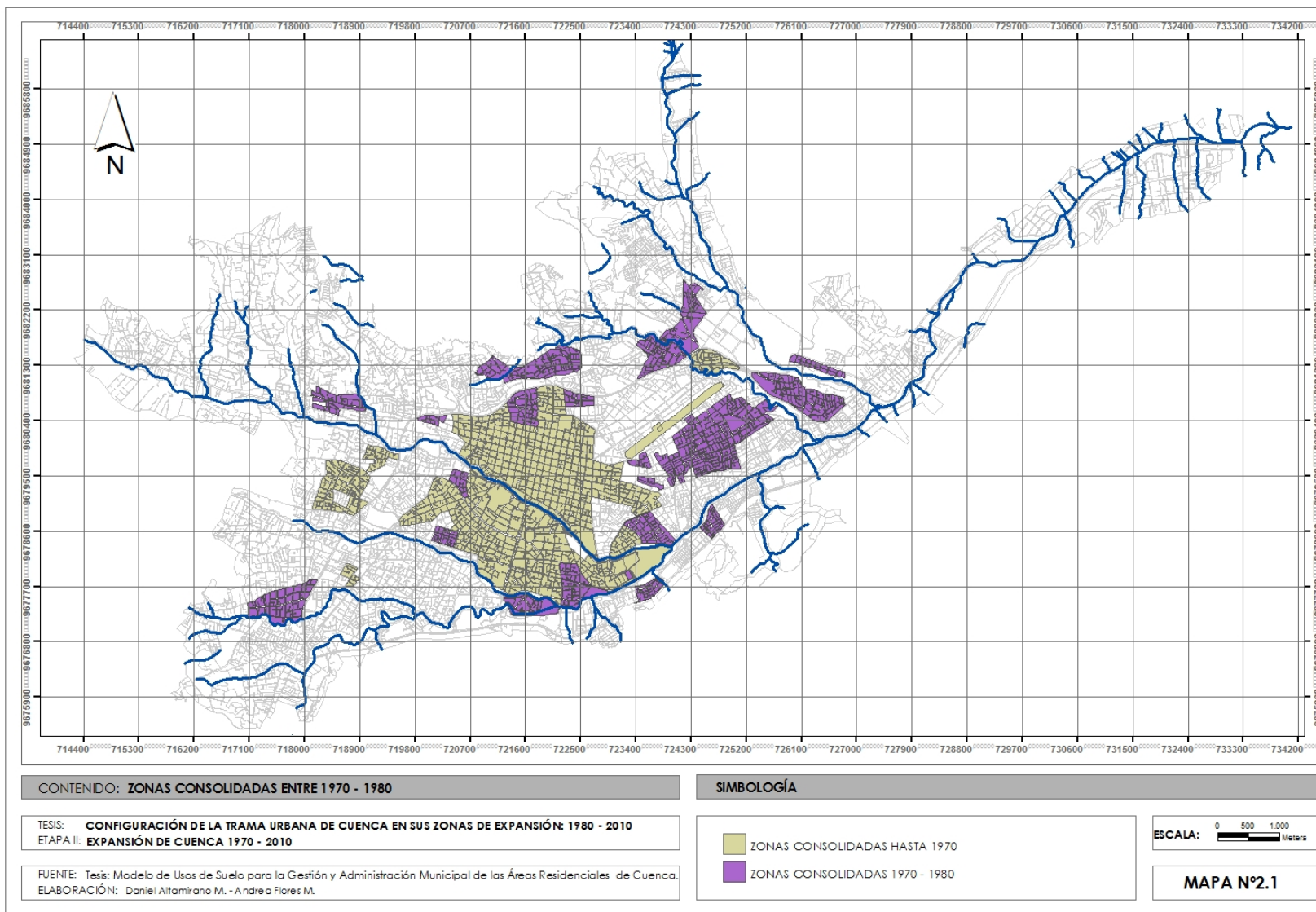
ID	BARRIO	ID	BARRIO	ID	BARRIO	ID	BARRIO
1	10 de Agosto	20	San Marcos	39	Paraíso	58	Empresa Eléctrica
2	Gloria	21	Fátima	40	Kennedy	59	Mutualista Azuay
3	Padrón	22	La República	41	Tarquí	60	Gil Ramírez Dávalos
4	Vergel	23	Luis Cordero	42	Colinas del Paraíso	61	Merced I
5	Suclería	24	Calderón	43	Florestas II	62	UNE
6	San Sebastián	25	Tres Tiendas	44	Arenal	63	Municipal de Trabajadores
7	Todos Santos	26	Tandacatu	45	Boyacanes	64	Cóndor
8	San Roque	27	Cañaribamba	46	Colina de Culca	65	Retamas Altas
9	Vecino	28	María Auxiliadora	47	Jaime Rosales	66	Retamas Intermedias
10	Corazón de Jesús	29	Arupos	48	Las Acacias	67	Retamas Bajas
11	San Blas	30	Santa Anita	49	Tres Puentes	68	Merced II
12	9 de Octubre	31	Orquídeas	50	Tejar	69	Los Sirios
13	Vado	32	Carlos Crespi	51	Cipreces	70	Municipal de Empleados
14	Convención del 45	33	Floresta	52	Quinta Chica	71	BEV
15	Perezpata	34	Bellavista	53	Álvarez	72	Dorado
16	San José de Medio Ejido	35	Peñas	54	San Vicente	73	Tosi
17	La Salle	36	Cuartel	55	Eugenio Espejo	74	Central Telefónica
18	Virgen de Bronce	37	Católica	56	Velódromo		
19	Cristo Rey	38	Tomebamba	57	Eloy Alfaro		

**Fuente:** Tesis: Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca.

**Elaboración:** Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980 - 2010"

Es importante mencionar que en esta década, los grupos de ingresos económicos altos, empezaron a asentarse hacia la zona de la Av. Ordóñez Lazo y la calle Gran Colombia hasta su intersección con la calle Convención del 45.

Conjuntamente con el crecimiento de la ciudad aparecen problemas en cuanto a la infraestructura y los servicios sociales a la comunidad.



Mientras que los sectores de economía alta se ubicaban hacia el Oeste de la ciudad, la población de ingresos económicos medios y bajos se ubicaron en las zonas de El Vecino, Barrial Blanco, Miraflores, El Chorro, Cristo Rey San Sebastián, Convención del 45 y en el sector de los tanques de agua potable, dando como resultado la conformación de barrios importantes en la ciudad, la mayoría emprendidos por entidades privadas seguidos de entidades estatales y un bajo porcentaje ejecutado por organismos comunitarios. Para finales de la década de los 70, la ciudad contaba con 950 ha ocupadas y 140330 habitantes.<sup>29</sup> En el Gráfico N° 2.1. se indican las zonas que se consolidaron en esta década.

### 2.1.3. PERÍODO 1980 - 1990.

En esta década se da un cambio importante en la estructura económica, pues se da origen a la llamada “crisis económica de los 80” ya que el Ecuador no puede cumplir con el servicio de la deuda externa y se registra un saldo negativo en la balanza de pagos, déficit presupuestario y la Reserva Monetaria Internacional sufre una profunda caída. Además la exportación de petróleo experimentó una baja de precio;

<sup>29</sup> Fernando Pauta, D. J. (1981). Tesis: *La Renta del Suelo y la Configuración del Espacio Residencial en Cuenca*. Cuenca.

María Elizabeth Santacruz, M. A. (2011). Tesis: *Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca*. Cuenca.

mientras que el banano, café y cacao no se exportan a costos favorables ya que no poseen la mejor calidad para aumentar su precio de exportación, únicamente el camarón convierte al Ecuador en el primer país exportador a nivel mundial.

Esta crisis se ve reflejada en la falta de empleo y el empobrecimiento de la clase popular y media, por lo que la población busca otras fuentes de trabajo y empiezan a crearse negocios propios que producen el crecimiento del sector comercial, destacándose actividades como la joyería, cerámica, confección de ropa y el área artesanal gracias a las remesas de los migrantes y a la extracción minera que son el motor de la economía regional.

La creciente economía que presentaba la ciudad, provocó que la expansión de la misma se diera de manera aún más acelerada que antes, haciendo que espacios intersticiales y otros lejanos a la urbe comiencen a saturarse. Es así que los espacios generados a partir de la creación de las urbanizaciones estatales Eucaliptos y Retamas se fueron ocupando en dirección Este de la ciudad. Ya para 1982 se ve la necesidad de un reordenamiento acorde a la realidad socio espacial del momento, que daba un total de 14 parroquias urbanas, teniendo como resultado para 1990 una población de 195000 habitantes, marcándose la tendencia de crecimiento de la población en el área urbana.

La expansión en esta década se debe principalmente a la construcción de programas de vivienda que se ubican en las zonas en proceso de consolidación. En dirección Sur la ciudad fue creciendo principalmente hasta llegar a la colina de Turi, utilizando los puentes construidos sobre el río Yanuncay; también se extiende hasta el Salado y Narancay, mientras que por el Este por la disponibilidad de área útil se da una notoria expansión hacia Monay.

Se da una tendencia de crecimiento en dirección Norte y Noroeste; para este momento la ciudad ha llegado a Ricaurte y la Panamericana se ha convertido en un corredor de crecimiento ya que la ciudad se ha expandido a lo largo de ésta conformando Ucubamba y Challuabamba. Es importante recalcar que para ese entonces la ciudad llega hasta Baños, Sayausí y San Joaquín, zona considerada como la huerta de la ciudad y que se ve afectada, sin que ésta tenga posibilidades de expansión.

A este crecimiento se suma la implantación del mercado de productores El Arenal haciendo que la zona residencial se extienda en dirección Sur y Oeste; además empiezan a dejarse lotes de mayores dimensiones debido a que empiezan a generarse nuevas formas de implantación. Para esta década se determinó que las actuaciones urbanísticas privadas fueron del 70%, las actuaciones del Estado corresponden a

un 14%, el 9% a barrios conformados por organismos comunitarios y finalmente el 4% surge a partir de asentamientos irregulares.<sup>29</sup> En el Cuadro N° 2.2. se encuentran los barrios que se conformaron entre 1980 y 1990.

**CUADRO N° 2.2.**  
**CUENCA: EXPANSIÓN DE 1970.**  
**BARRIOS CONFORMADOS EN LA DÉCADA DE 1970.**

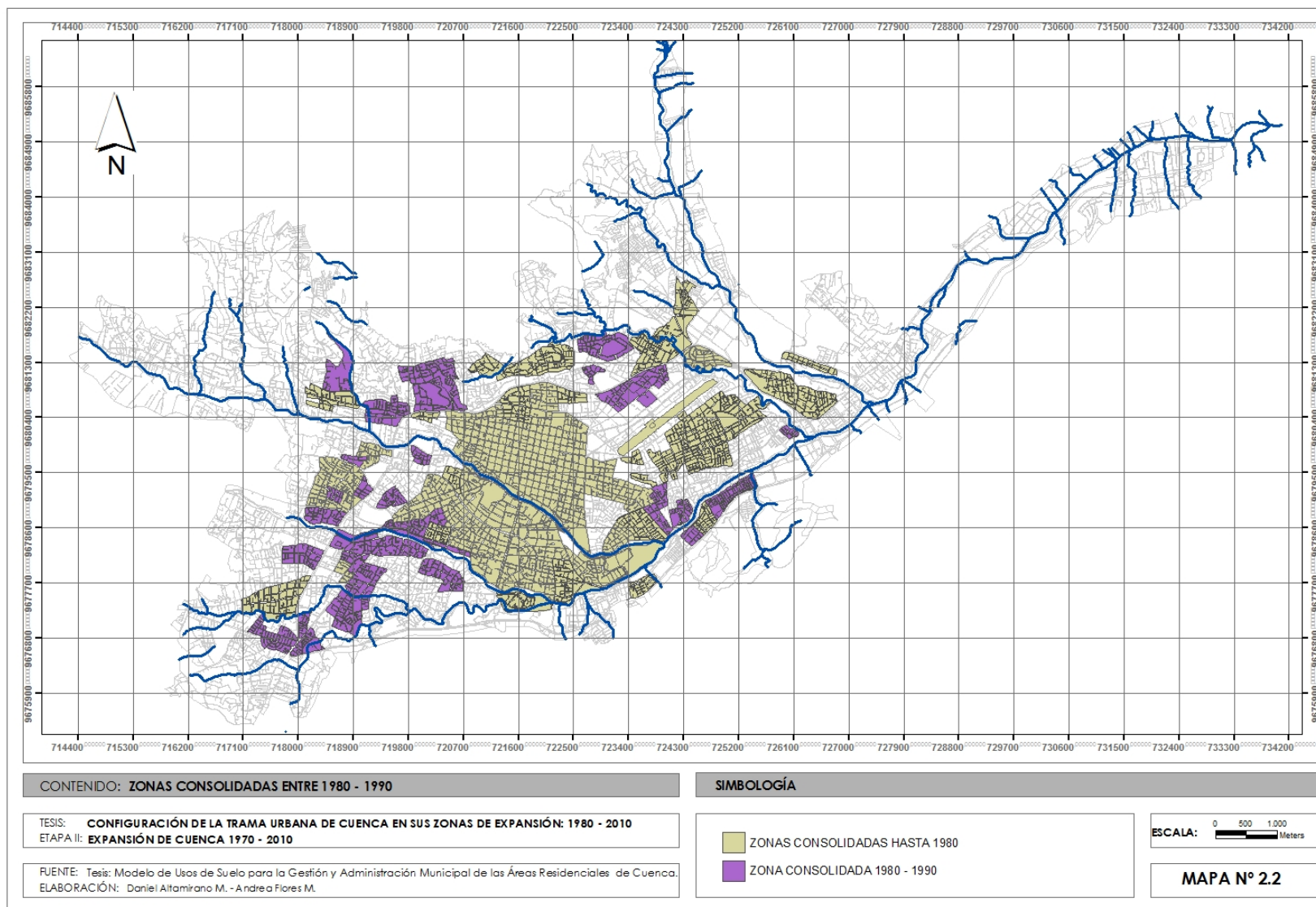
ID	BARRIO	ID	BARRIO
75	Bartolomé de las Casas	94	El Cisne
76	Los Techos	95	San Martín
77	Padre Mensi	96	Plaza del Arte
78	El Recreo	97	Bosque I de Monay
79	La Cascada	98	Chaguarchimbana
80	Roberto Crespo	99	Kennedy
81	La Pradera	100	Juan Pablo II
82	Calderón de la Barca	101	Simón Bolívar
83	Elia Liut	102	Alisos del Cebollar
84	Primavera	103	Sauces de Perezpata
85	Los Alpes	104	Las Pencas
86	Villanueva	105	Medio Ejido
87	Sauces Sur	106	Cayambe
88	J.C. Neira	107	Colinas de Yanuncay
89	Unión los Colonos	108	Los Libertadores
90	Hermano Miguel	109	El Rosal
91	Los Senderos	110	Bosque II de Monay
92	Cabogán	111	Riveras del Tomebamba
93	Camilo Ponce	112	

**Fuente:** Tesis: Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca.

**Elaboración:** Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980 - 2010"

<sup>29</sup> María Elizabeth Santacruz, M. A. (2011). Tesis: Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca. Cuenca.





#### 2.1.4. PERÍODO 1990 - 2000.

Para este período Cuenca registra la tasa poblacional más alta a nivel del país, esto quiere decir que se incrementó la población dentro del área urbana de la ciudad, siendo ésta de 194981 habitantes.

Para esta década el motor económico de Cuenca era entre otros el sector automotor, energético, turístico, y la industria textil. También el comercio era muy variado, dentro de los mercados principales estaba la joyería, el mercado de alimentos, bebidas y por supuesto, al igual que en la década anterior entre las principales fuentes de ingresos está el envío de remesas desde el extranjero, especialmente desde Estados Unidos y Europa.

Es en esta década donde se registró un ingreso de 5000 millones de dólares al país, provenientes de los emigrantes, aproximadamente el 49% de este monto vino al Sur del Ecuador, lo que produjo que la situación económica de muchos cambiara.

Es así como se vino una avalancha consumista, donde la gente empezó a comprar terrenos y edificaciones a precios muy altos, pero no se invirtió en actividades productivas que generaran empleo. Así se dinamizó el sector inmobiliario, lle-

gando a invertir alrededor de 250 millones en la construcción.

Para entonces la ciudad contaba ya con 6336 ha.

Para la década del 90 la ciudad se expande hasta incluir centros parroquiales que hasta ese entonces eran alejados de la ciudad, como es el caso de Ricaurte, Ucubamba, Challuabamba, Baños y San Joaquín.<sup>30</sup>

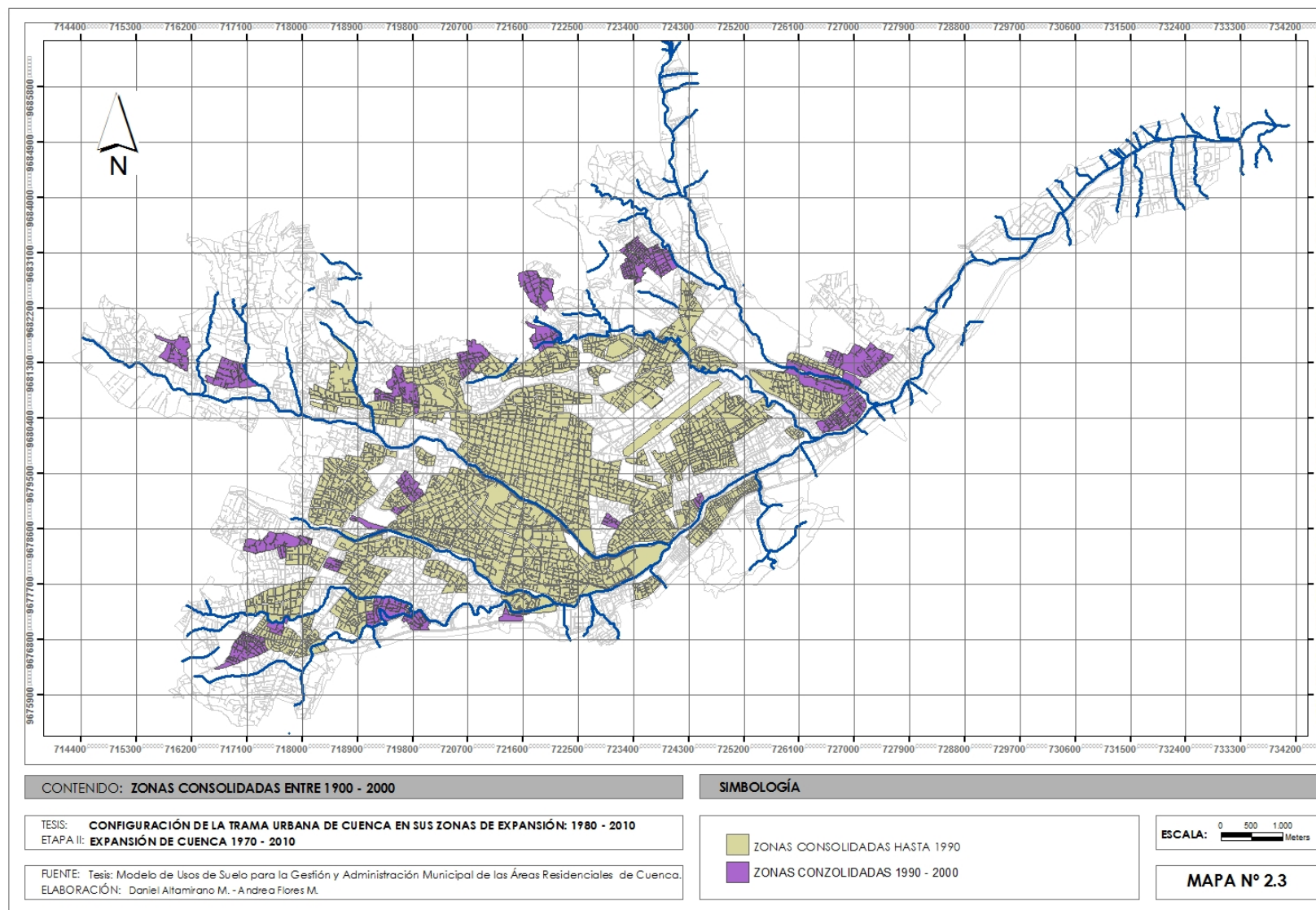
Para esta década la ciudad crece hacia la zona de Río Amarillo, Patamarca, Los Trigales, la Ciudadela de los Ingenieros; también se consolidan las zonas aledañas a Las Pencas y El Salado.

A continuación en el Gráfico N° 2.3. se puede observar las nuevas zonas consolidadas en esta época.

#### 2.1.5. PERÍODO 2000 - 2010.

En esta década el país experimenta una crisis económica, social y política causada por el fenómeno de El Niño de 1998, la caída del precio del petróleo y la crisis financiera internacional. Entre 1999 y el 2000 el sistema financiero nacional sufrió el cierre o transferencia al Estado de más de la mitad

<sup>30</sup> María Elizabeth Santacruz, M. A. (2011). *Tesis: Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca*. Cuenca.





de los principales bancos del país, esto trajo como consecuencia, incremento en la desigualdad social además del desempleo y la persistencia de la pobreza.

Esto llevó al cambio de la moneda nacional, para evadir la crisis económica que vivía el país.

Surge entonces un nuevo esquema económico que trajo consecuencias tanto negativas como positivas, ya que por un lado se beneficiaron reducidos grupos que ostentan el capital económico del país y por otro lado están los productores y exportadores que deben ser creativos para sacar sus productos a competir con otros similares y a menores precios.

Así para el 2002 en Cuenca la pobreza y el desempleo se reducen a niveles inferiores que los de 1998.

En cuanto al crecimiento de Cuenca para este período la ciudad llega a tener una superficie de 7382.73 ha aproximadamente.

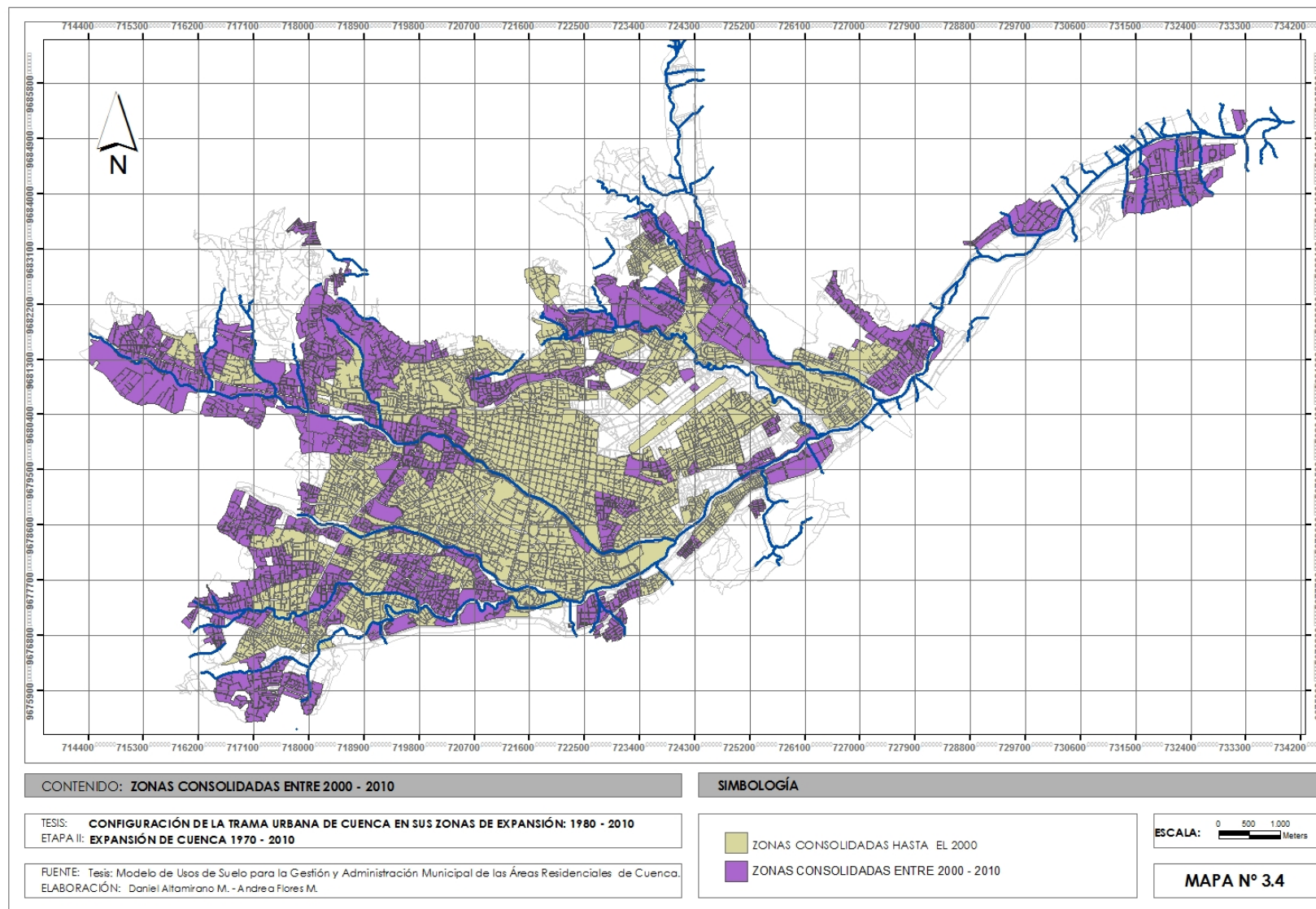
En esta época se evidencia la aparición de programas de vivienda que propician el crecimiento disperso en la ciudad, tal es el caso de la Urbanización de la Mutualista Azuay, ubicada en la zona alta de San Pedro del Cebollar y la Urbanización Lagunas del Sol ubicada en la parte alta del Valle.

Existen zonas rurales, que no han tenido una planificación adecuada, provocando que la población se haya ubicado libremente sin una normativa o un control que las organice, debido a esto se ha propiciado un proceso de consolidación de la ciudad en áreas urbano marginales, pues se han ubicado en los límites de la ciudad presentándose incompatibilidades de uso e inequidad en la dotación de equipamiento comunitario e infraestructura.

Es importante mencionar que algunos de estos barrios se han ubicado en zonas no aptas para la urbanización, ya sean por fallas geológicas o porque presentan pendientes mayores al 30%, siendo esto un factor de alto riesgo para sus pobladores.

Es indispensable mencionar que en este período además de que aparecen nuevas urbanizaciones, la creación de condominios se dispara, generando mayor ruptura de la trama.

Varios de estos proyectos son ejecutados por entidades particulares, las mismas que no han considerado a la ciudad como entorno, sino que han generado barrios aislados, conectados al sistema principal apenas por una vía, y que aparte tientan la dispersión de Cuenca.



## 2.2. INFLUENCIA DE LA LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL EN LA EXPANSIÓN DE CUENCA.

Se ha hecho un breve análisis de cómo la legislación puede influenciar en la trama de la ciudad, pues en ciertos artículos ésta establece parámetros que dejan abierta la posibilidad de actuación del sector privado en intervenciones que eran exclusivas de la municipalidad.

Para fines de estudio se analizaron las leyes de régimen municipal de 1971, 1982, 1986, 2000, 2004, 2006, y el COOTAD.

De acuerdo al tema de estudio se han identificado los artículos en donde se realizan cambios significativos que pudieron intervenir en la conformación de la ciudad.

En el Cuadro N° 2.3 y 2.4, se exponen los artículos directamente relacionados con la trama de la ciudad especificando el punto de quiebre que permitió que la estructuración de la ciudad no sea una competencia exclusiva de la municipalidad. Se han colocado estrictamente los artículos correspondientes de la ley de 1971 y 1982, ya que aquí es donde se producen cambios significativos.

**CUADRO N° 2.3.**  
**ANÁLISIS DE LA LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL**  
**ARTÍCULOS QUE INCIDEN EN LA TRAMA DE LA CIUDAD.**

Ley de Régimen Municipal 1982
<b>ARTÍCULO 15:</b> Son funciones Primordiales del Municipio, sin perjuicio de las demás que le atribuye esta ley, las siguientes:
<b>Inciso 7a:</b> Control de Construcciones
<b>ARTÍCULO 64:</b> La acción del concejo está dirigida al cumplimiento de los fines del Municipio, para lo cual tiene los siguientes deberes y atribuciones generales:
<b>Inciso 3º:</b> Dirigir el desarrollo físico del cantón y la ordenación urbanística, de acuerdo con las previsiones especiales de esta ley y las generales sobre la materia.
<b>6º</b> Aprobar o rechazar los proyectos de parcelaciones o reestructuraciones parcelarias formulados dentro de un plan regulador de desarrollo urbano.
<b>ARTÍCULO 161:</b> En materia de planeamiento y urbanismo a la administración municipal le compete:
<b>Inciso d:</b> <i>Elaborar proyectos de urbanización y aprobar los que se presenten, que no podrán ejecutarse sin dicha aprobación.</i>
<b>ARTÍCULO 249:</b> Para la realización de los diferentes proyectos de que constan los planes reguladores de desarrollo urbano, la Municipalidad coordinará la participación de los propietarios de terrenos, personas naturales o jurídicas que hubieren sido influenciados por las operaciones que preveen dichos planes o tengan interés en el desarrollo de las mismas, para lo cual:
<b>Inciso 1º:</b> <i>Propiciará la unión de los propietarios de terrenos y de empresas para realizar proyectos de urbanización y, en su caso, de edificación.</i>

Fuente: Ley de Régimen Municipal de 1971.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**CUADRO N° 2.4.**  
**ANÁLISIS DE LA LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL**  
**MODIFICACIÓN DE ARTÍCULOS EN LA LEY DE 1982 .**

Ley de Régimen Municipal 1971
<b>ARTÍCULO 15:</b> Son funciones Primordiales del Municipio, sin perjuicio de las demás que le atribuye esta ley, las siguientes:
<b>Inciso 7a:</b> Control de Construcciones
<b>ARTÍCULO 64:</b> La acción del concejo está dirigida al cumplimiento de los fines del Municipio, para lo cual tiene los siguientes deberes y atribuciones generales:
<b>Inciso</b> <b>3º:</b> Dirigir el desarrollo físico del cantón y la ordenación urbanística, de acuerdo con las previsiones especiales de esta ley y las generales sobre la materia. <b>6º</b> Aprobar o rechazar los proyectos de parcelaciones o reestructuraciones parcelarias formulados dentro de un plan regulador de desarrollo urbano.
<b>ARTÍCULO 161:</b> En materia de planeamiento y urbanismo a la administración municipal le compete:
<b>Inciso</b> <b>d: Elaborar proyectos de urbanización</b>
<b>ARTÍCULO 249:</b> Para la realización de los diferentes proyectos de que constan los planes reguladores de desarrollo urbano, la Municipalidad coordinará la participación de los propietarios de terrenos, personas naturales o jurídicas que hubieren sido influenciados por las operaciones que preveen dichos planes o tengan interés en el desarrollo de las mismas, para lo cual:
<b>Inciso</b> <b>1º: Propiciará la unión de los propietarios de terrenos y de empresas para realizar proyectos de urbanización y, en su caso, de edificación.</b>

Fuente: Ley de Régimen Municipal de 1982.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Pues como se puede observar en el artículo 161 los proyectos de urbanización hasta 1982, eran competencia exclusiva de la municipalidad, al momento en que se modifica la ley, se deja carta abierta para que particulares intervengan en la estructura de la ciudad, dejando a criterio del concejo que éstos se aprueben o rechacen.

Pero si bien se estableció que los proyectos de urbanización deben ser revisados por el concejo, no se consideró, el hecho de que éstos fueran concebidos de manera aislada, es decir que por cada proyecto de urbanización que se aceptaba, aparecía un criterio diferente de concebir la ciudad y de integrarse al sistema vial existente; es en este momento en el que la ciudad empieza a crecer de manera dispersa y desordenada, ya que no existían lineamientos que controlaran en dónde debían ubicarse los nuevos asentamientos ni con qué criterio debía estructurarse la nueva trama.

También es importante considerar el artículo 249, en donde claramente se plantea la coordinación de los propietarios de los distintos proyectos de urbanización, mismo que no ha sido ejercido con rigurosidad por parte de la municipalidad, ya que existe infraestructura que no está siendo aprovechada al 100%.

## 2.3. ORDENANZAS MUNICIPALES QUE REGÍAN EN LA DÉCADA DEL 70 Y 80.

Conjuntamente con la Ley de Régimen Municipal se consideró importante analizar algunas ordenanzas de la década de 1970 y las primeras de 1980, para conocer las normas que regían en Cuenca para entonces.

Específicamente se ha logrado recopilar las ordenanzas de 1971, 1978, 1980, 1982 y 1984, de las cuales se obtuvieron pocos artículos relacionados con la configuración de la trama pero de igual manera se los ha adjuntado a este estudio.

### 2.3.1. ORDENANZA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO. (1971).

Esta es una de las ordenanzas de las cuales se pudo obtener mayor información, de ésta fue posible extraer algunos de los criterios básicos con los que se trabajó sobre la configuración de la ciudad.

Es importante mencionar que para 1971, Cuenca aún poseía un modelo de ciudad compacto, ya que no existía mayor dispersión en el territorio.

A continuación se han extraído algunos criterios que constan

en la memoria descriptiva de la presente Ordenanza y que se los ha considerados importantes para este estudio.

**Organización de la ciudad según el P.D.D.U.C:** En este punto se especifica el número de hectáreas planificadas y el uso que éstas recibirían, teniendo como resultado cierto porcentaje destinado para vivienda, industria, comercio y usos comunales; mientras que un porcentaje restante correspondía a terrenos que se encontraban dentro y fuera del límite urbano y que debía cumplir con la función de cinturón verde, manteniéndose como áreas de reserva.

**Criterios de Planificación:** Con el objetivo de lograr una mejor organización social y evitar un crecimiento desordenado de la ciudad se propone descentralizar los servicios urbanos creando barrios y zonas que puedan contar con los mismos, considerando límites prudenciales para la dotación de su servicio. Así entonces la ciudad se organizaría en células barriales constituidas máximo de ocho mil habitantes aproximadamente.

Se plantean núcleos zonales de vivienda multifamiliar para evitar extensas zonas urbanizadas con baja densidad.

Es importante mencionar la importancia que se le da a la cohesión social ya que se propone que en el centro zonal debe





existir necesariamente un lugar que sea el punto de reunión para sus habitantes, el mismo que podría ser abierto o cerrado pero de fácil acceso desde cualquier punto de la unidad barrial o zonal.

Ya que se han tomado los fundamentos más relevantes de la memoria descriptiva, se exponen a continuación algunos de los artículos de esta Ordenanza que están relacionados con la trama de la ciudad.

## **CAPÍTULO XII.**

### **POLÍTICA URBANA.**

**Art. 30.-** Los interesados en realizar construcciones de cualquier tipo y en cualquiera de las zonas determinadas por esta ordenanza, se sujetarán a las disposiciones establecidas en ella así como en el Reglamento del Plan Director de Desarrollo Urbano.

**Art. 31.-** El I. Concejo Cantonal no podrá aprobar proyecto alguno de construcciones, parcelaciones, lotizaciones, urbanizaciones sin el Informe previo y favorable de la Oficina del Plan Regulador, la cual se sujetará estrictamente a esta Ordenanza y a su Reglamento.

### **2.3.1.1. REGLAMENTO A LA ORDENANZA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CUENCA.**

#### **FUNDAMENTOS BÁSICOS.**

#### **CAPÍTULO I.**

**Art. 1.-** La Dirección del Plan Regulador a través de sus unidades de Planificación Urbana y Ejecución Técnica, serán las encargadas de poner en ejecución y de controlar el desarrollo urbano, de acuerdo con las normas que establece la Ley de Régimen Municipal, las Ordenanzas Municipales y el Presente Reglamento.

### **2.3.2. ORDENANZA TEMPORAL NORMATIVA DE CONTROL DE DESARROLLO URBANO. (1980).**

**Art. 17.-** En los sectores que, con aprobación Municipal, sean considerados como urbanizados y en los lotes aislados que se encuentran en los mismos sectores se permitirán construcciones siempre que dispongan de cuando menos, el servicio de agua potable, y que se encuentren dentro de la

programación de la Empresa Municipal ETAPA para la realización de las obras de canalización dentro de un plazo relativamente corto (5-8 años). Si el sitio no contare al momento con servicio de canalización se deberá construir fosas sépticas técnicamente diseñadas, aprobadas por la Municipalidad en cuanto a su diseño y a su ubicación dentro del predio.

**Art. 23.- Nuevas urbanizaciones:** Mientras Esté en vigencia la presente Ordenanza y hasta que el Departamento de Planificación cuente con todos los estudios completos urbanísticos básicos, no se dará curso a ningún proyecto de Urbanización, Parcelación o Lotización en las áreas de esta zona (periferia inmediata) que no fueren consideradas como de promoción inmediata; o, de tener tales estudios el Departamento de Planificación, no estén comprendidas en los planes o programas de ETAPA para la construcción de obras de infraestructura, en corto plazo, a no ser que el interesado corra con todos los gastos adicionales para que puedan funcionar las obras realizadas dentro de su urbanización en las mejores condiciones, como son: desfogues de matrices fuera de la urbanización pero siempre siguiendo el trazado proporcionado por el Departamento Municipal correspondiente; posibles indemnizaciones, etc.

**Art. 24.-** En las áreas de esta zona que contaren ya con estudios urbanísticos completos y que puedan ser consideradas

como de promoción inmediata, se permitirá la planificación y ejecución de Lotizaciones, Urbanizaciones o Parcelaciones, según el caso, obligándose a los interesados a cumplir con todas las exigencias de las Ordenanzas vigentes y a seguir con los trámites de aprobación que igualmente estén en vigencia a la fecha. En todo caso la aprobación que pueda dar la Municipalidad será despachada una vez seguidos tales trámites por el interesado, y de mediar todos los informes técnicos en sentido favorable. El urbanizador podrá proceder a la ejecución de las obras de infraestructura solamente cuando haya entregado la posible participación Municipal a que hubiere lugar mediante escritura pública y luego de que el Fiscalizador Municipal haya comprobado la exactitud del replanteo realizado por el interesado, en cuanto a las subdivisiones del terreno se refiere y haya emitido su informe en tal sentido.

**Art. 25.-** Cuando Instituciones como el IESS, Banco de la Vivienda, Mutualistas, etc., o Cooperativas legalmente constituidas necesiten realizar Urbanizaciones, Lotizaciones o Parcelaciones para cumplir con sus finalidades, el I. Concejo podrá considerar las peticiones y estudios presentados, inclusive para las áreas de terrenos de las que habla el Artículo 23 y, de creerlo conveniente, autorizará la realización de dichas obras en los términos que estén vigentes a la fecha de



la solicitud.

### **2.3.3. ORDENANZA DE CONTROL DE DESARROLLO DE LA ZONA PERIFÉRICA EXTERIOR DE CUENCA. (1982).**

**Art1.-** El Fraccionamiento territorial con cualquier finalidad, las urbanizaciones, parcelaciones, lotizaciones o particiones, así como la construcción de viviendas, obras de infraestructura o de equipamiento urbano y en general cualquier tipo de edificación, se sujetarán a la Ley de Régimen Municipal, el Reglamento de esta Ordenanza y las Normas de Usos de Suelo y Edificación en vigencia.

### **2.4. COMPARACIÓN DE PLANOS DE LAS DÉCADAS 1970 Y 1980 CON LOS PLANOS ACTUALES DE LA CIUDAD.**

A continuación se han adjuntado varias imágenes de planos de planes parciales que se realizaron en diferentes períodos, esto con el objetivo de establecer una comparación con lo actual, ya que si existían sectores planificados previamente, se analizará si estas propuestas se mantuvieron, cambiaron o fueron mejoradas.

En la Imagen N° 2.4.1. se muestra la imagen correspondiente al sector de Quinta Chica en su configuración inicial y su condición actual.

En este caso el sector se encuentra sobre una zona elevada, por lo que el primer cambio visible se da en la vía que se conecta con la Av. de las Américas, ya que por poseer una pendiente escarpada la vía no puede seguir la misma dirección hasta el final, sino que debe ser desviada para poder disminuir su pendiente.

También se observa que inicialmente la esencia de la trama es la misma que la actual, a pesar de que las dimensiones de sus manzanas no es homogénea se presenta de manera clara.

Actualmente presenta nuevas manzanas, por consiguiente una lotización diferente y se generaron muchas vías de retorno que no existían inicialmente.

Si se observa el fraccionamiento original se puede ver que la mayoría de lotes eran de dimensiones mucho mayores a los que existen hoy en día, por lo que posiblemente es este factor el que propició la creación de muchas de las vías de retorno.

**IMAGEN N° 2.4.1.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL DE QUINTA CHICA.**



**Fuente:** Documentos de trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

**IMAGEN N° 2.4.2.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL DE LAS PENCAS.**



**Fuente:** Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.



En la imagen 2.4.2. se observa la zona correspondiente a Las Pencas, y al igual que el sector anterior la trama en su configuración inicial es menos confusa, pero se caotiza con la aparición de varias vías de retorno y nuevas manzanas, que poseen áreas menores a 1ha.

También es importante recalcar que la concepción de esta zona es poco clara aún en sus inicios, ya que en la zona Oeste no posee continuidad.

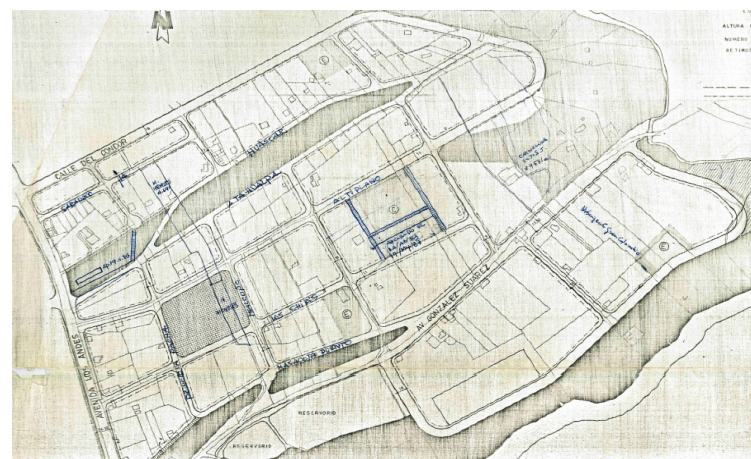
El sector de la imagen 2.4.3 corresponde a una zona de totoracocha.

En este sector se hacen mucho más visible los cambios que se llevaron a cabo en su configuración, pues aparecen más manzanas, perdiendo la mayor parte del trazado propuesto inicialmente.

Cabe recalcar que los tramos generados por estas nuevas manzanas no exceden los 60m. Además aparecen varias vías de retorno, en casi todas las manzanas.

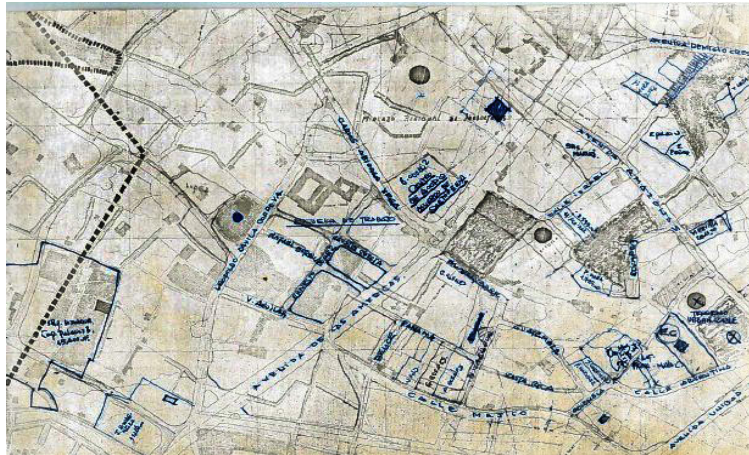
Es fundamental también mencionar que actualmente las nuevas manzanas poseen áreas menores a 1ha.

**IMAGEN N° 2.4.3.**  
**COMPARACIÓN DE PLANOS.**  
**CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL DE TOTORACOA.**



Fuente: Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

**IMAGEN N° 2.4.4.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL DE EL ARENAL.**



Fuente: *Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.*  
*Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

El sector de la imagen 2.4.4. se encuentra por la zona de El Arenal, se puede observar que la trama propuesta no es organizada, por lo tanto no es clara.

Se puede ver con claridad que su estado actual básicamente es muy semejante al inicial, aunque al igual que en otros sectores aparecen nuevas manzanas y vías que no contribuyen al funcionamiento de la red.

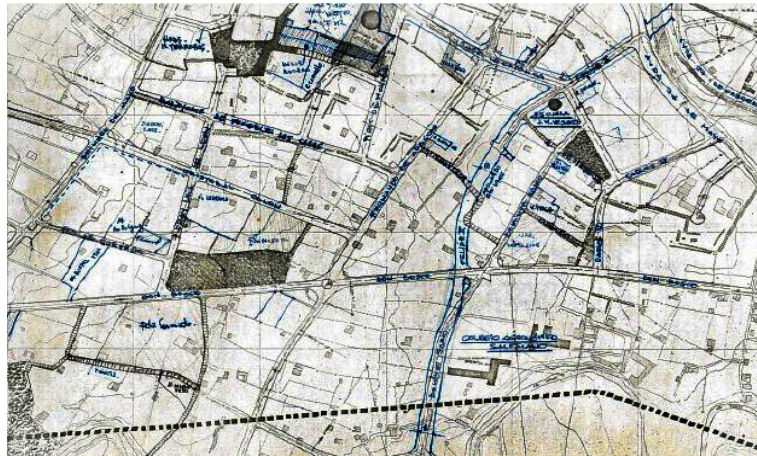
Otro factor relevante, es que se generaron manzanas de formas muy irregulares, que propician ángulos difíciles de trabajar.

El sector de la Imagen N° 2.4.5. corresponde a la zona de los tres puentes, ya en su configuración inicial se puede observar que posee manzanas de dimensiones variadas, pero en la actualidad al igual que en otros sectores estas se han seguido subdividiendo, generando muchas más de las que habían al principio.

También aparecen una cantidad notable de vías de retornos que vuelven caótica a la trama.

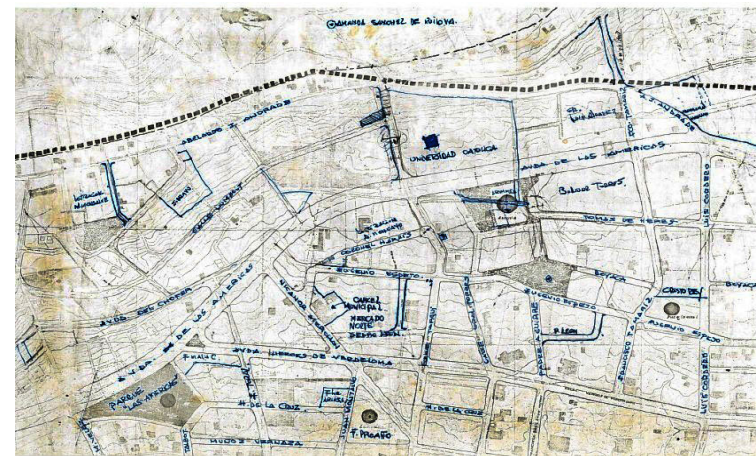


**IMAGEN N° 2.4.5.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL SECTOR PARQUE IBERIA.**



Fuente: Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

**IMAGEN N° 2.4.6.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL SECTOR BASÍLICA.**



Fuente: Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.



**IMAGEN N° 2.4.7.  
COMPARACIÓN DE PLANOS.  
CONFIGURACIÓN INICIAL Y ACTUAL SECTOR BALZAY.**

El sector correspondiente a la imagen 2.4.6. está ubicado al Norte de la ciudad, en el cruce de la Av. de Las Américas y la Av. Héroes de Verdeloma. Si se observan los dos planos, se puede apreciar que si aparecieron nuevas manzanas pero no existen mayores cambios, ya que se ha mantenido muy similar a su estado actual.



El sector de la imagen 2.4.7. básicamente se mantuvo igual, se pueden apreciar ligeros cambios, pero que no alteraron la concepción inicial d la trama.

Es importante mencionar que aun cuando no es ordenada la trama, el hecho de no seguir subdividiendo sus manzanas ha contribuido para que no se vuelva caótica.



*Fuente: Documentos de Trabajo. Arq. Carlos Jaramillo Medina.  
Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*





## 2.5. CONCLUSIONES.

Después de haber analizado la forma en que se expandió Cuenca, y las leyes que han regido durante este proceso se ha podido determinar posibles factores que han propiciado el modelo actual de la configuración de la ciudad.

Como primer punto se puede decir que hasta cierta época existieron normas específicas para Cuenca que tenían claramente definido el modelo que se quería lograr, y se consideró la planificación parcial de ciertos sectores.

Los planos que se compararon con los del estado actual corresponden a las décadas de 1970 y 1980, por lo que en algunos casos es probable que estos hayan sido realizados de manera posterior a la configuración de los sectores.

En varios de los sectores se puede observar que claramente existía una trama principal definida, la misma que mantenía manzanas cuyas dimensiones estaban alrededor de 1ha, mas posiblemente por el cambio en la Ley de Régimen Municipal de 1982, se empiezan a generar nuevas intervenciones por parte de particulares en las distintas zonas de la ciudad, propiciándose nuevas subdivisiones de las manzanas, creando nuevas vías que en su mayoría son discontinuas o de retorno. Este es un factor que probablemente se dio por

falta de control municipal al no contemplar la configuración global del sector, permitiendo proyectos aislados que van sumándose de manera contigua sin estar conectados unos con otros.







**ETAPA III**

**SELECCIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO**

**ETAPA III**

**SELECCIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO**



## INTRODUCCIÓN.

En esta etapa se seleccionarán los sectores que serán objeto de diagnóstico en etapas posteriores. La selección de los sectores a estudiar, se realizará de manera objetiva, para lo cual se aplicarán criterios obtenidos de parámetros tanto estadísticos como físicos.

Estos parámetros serán claramente identificados y explicados previo a su aplicación, así posteriormente éstos definirán los criterios con los que se determinarán los sectores de estudio.

Ya que la presente tesis analiza aspectos netamente físicos, cada uno de los criterios de selección serán identificados mediante mapas que permitan realizar la selección de dichos sectores que necesariamente presentarán todos o parte de los criterios mencionados, debido a que no puede realizarse una selección sesgada.

Finalmente los sectores escogidos serán sin lugar a duda casos característicos de las zonas de expansión de la ciudad de Cuenca, ya que éstos deben reflejar la realidad de la mayoría de barrios consolidados en dichas zonas.



## OBJETIVOS.

- Fundamentar estadísticamente el proceso de selección.
- Establecer criterios coherentes y objetivos para la selección de sectores.
- Definir sectores de estudio que ejemplifiquen la problemática en la configuración urbana de la ciudad.

## METODOLOGÍA.

### 1. DETERMINACIÓN DEL MÉTODO ESTADÍSTICO PARA LA DEFINICIÓN DE CRITERIOS DE SELECCIÓN.

para definir el método estadístico indicado para la selección de los sectores de estudio, se solicitó la asesoría del economista Manuel Freire ya que al tratarse de muestras que no son standard debía utilizarse el método que mejor se ajuste a la realidad del estudio.

### 2. DETERMINACIÓN DE CRITERIOS DE SELECCIÓN.

En base al método adecuado se seleccionaron tres criterios que permiten escoger sectores representativos de la realidad de la ciudad. Éstos son factores sumamente influyentes en la configuración de la trama, ya que permitirán la selección de los sectores indicados.

### 3. DETERMINACIÓN DE LOS SECTORES DE ESTUDIO.

Mediante la interpolación de los tres criterios definidos, se han seleccionado los sectores de estudio, dando como resultado un total de nueve, los mismos que sin mostrar un patrón único de la ciudad, muestran las características principales con las que creció la misma, pudiendo representar de forma general las zonas de expansión de Cuenca.



### 3.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN:

Para poder realizar la selección de las áreas de estudio se han analizado y tomado las técnicas de muestreo que mejor se adaptan a la naturaleza de este estudio.

Por ser un caso que no refleja un comportamiento estándar en cada uno de sus períodos se ha utilizado el método de muestreo no probabilístico.

A continuación se explica de manera básica en qué consiste este tipo de muestreo.

#### A. MUESTREO NO PROBABILÍSTICO.

Cuando se emplea este tipo de muestreo, se establecen criterios, que procuren obtener una muestra representativa.

Dentro de este tipo de muestreo están:

- Muestreo por cuotas.
- Muestreo Intencional o de conveniencia.
- Bola de nieve.
- Muestreo Discrecional.

Para la selección de los sectores que se van a analizar en primera instancia, se ha utilizado el muestreo por cuotas.

#### B. MUESTREO POR CUOTAS.

Denominado también como accidental. Se basa en el conocimiento de los elementos más representativos o adecuados para los fines de estudio.

Aquí se establecen unas cuotas, que consisten en el caso de estudio, unas zonas que reúnen determinadas características o condiciones.

De esta manera se han seleccionado las cuotas para este estudio, siguiendo determinados criterios que han permitido obtener las muestras más representativas que permitan un análisis de la trama en determinados períodos.

Los criterios utilizados son los siguientes:

#### 3.1.1. DE ACUERDO A SU PERÍODO DE CONFORMACIÓN.

Si bien el estudio parte desde 1980, se ha considerado pertinente analizar la configuración desde 1970, ya que entre las décadas de los 70 y 80 del siglo pasado se produjeron cam-

bios importantes en la Ley de Régimen Municipal.

De acuerdo a este criterio se escogerá por lo menos un sector que corresponda a cada período de conformación.

La pertinencia de seleccionar o no más de un sector por período dependerá de los demás criterios.

En el siguiente Mapa N° 3.1, se identifica cada una de las etapas de crecimiento de la ciudad, desde 1970 hasta el 2010, delimitando a cada uno de ellos con diferentes tonalidades para que su comprensión sea clara.

Es importante mencionar que en el Mapa N° 3.1, se encuentra graficado el límite urbano actual, mas es fundamental aclarar que no toda la zona comprendida en él se encuentra consolidada.

Finalmente se seleccionará cualquier sector que se haya conformado en los períodos que se detallan a continuación.

### **3.1.1.1. PERÍODO NO 1: DÉCADA DE 1970 - 1980.**

Se ha considerado de gran importancia incluir esta década en el estudio ya que para entonces regían otras leyes que influían directamente en la configuración de la trama de la

ciudad.

### **3.1.1.2. PERÍODO NO 2: DÉCADA DE 1980 - 1990.**

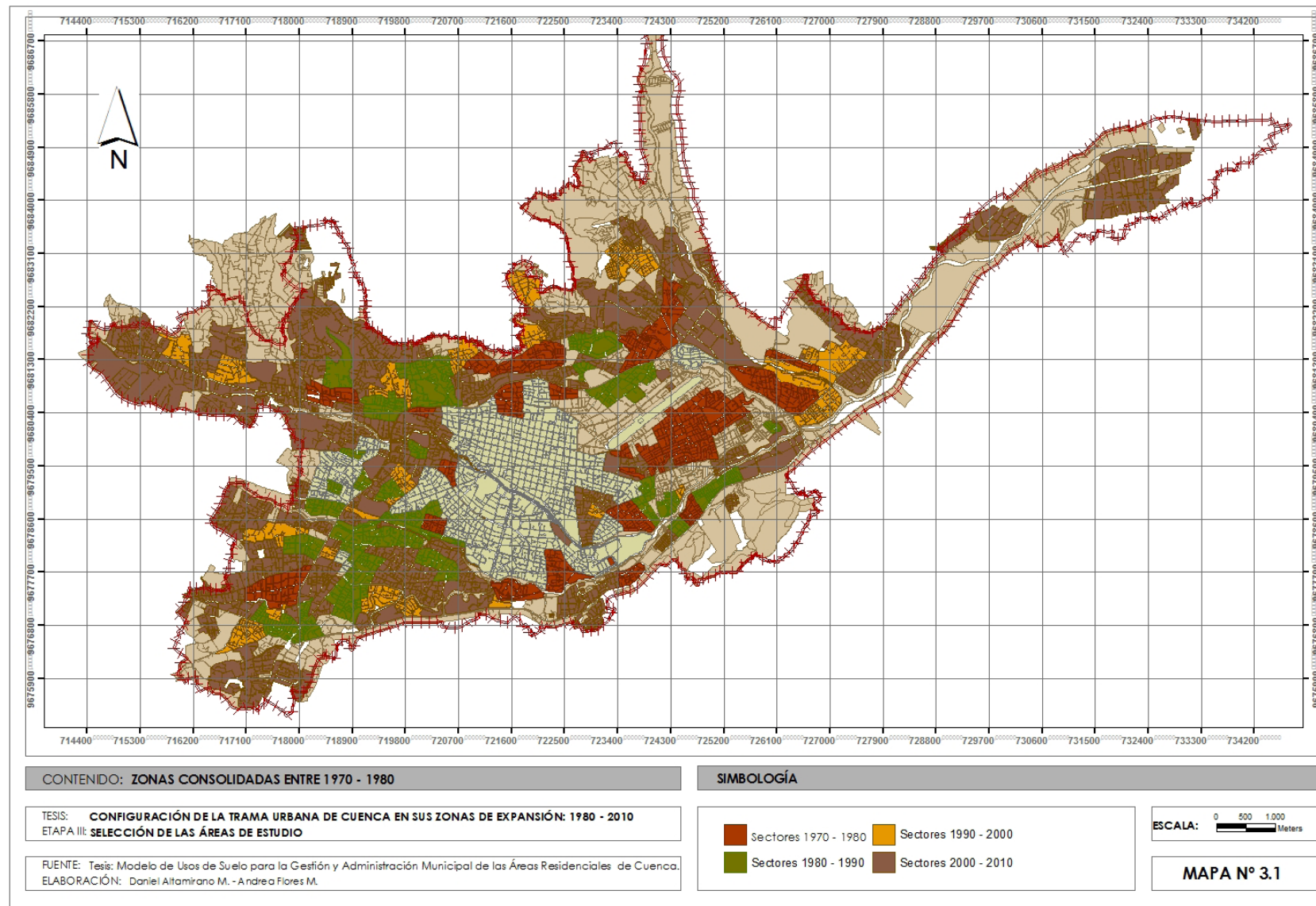
De acuerdo a la Ley de Régimen Municipal, a partir de este período se permiten intervenciones por parte del sector particular, por lo que es relevante identificar como éstos incidieron en la trama.

### **3.1.1.3. PERÍODO NO 3: DÉCADA DE 1990 - 2000.**

Para esta década las leyes se han mantenido iguales, pero comienzan a aparecer elementos nuevos que pudieran afectar la trama fuertemente.

### **3.1.1.4. PERÍODO NO 4: DÉCADA DE 2000 - 2010.**

Los dos últimos períodos básicamente reflejan los cambios que se dieron en la Ley de Régimen Municipal a partir de 1982, y que pudieran presentarse con mayor frecuencia ya que el área intervenida es de mayor superficie.



### **3.1.2. DE ACUERDO AL STATUS SOCIO - ECONÓMICO.**

El segundo criterio a considerar en la selección de sectores es el status socio - económico.

Se lo ha determinado como un criterio indispensable, ya que la concepción de la ciudad desde este ámbito puede ser distinta al momento de intervenir en ella, convirtiéndolo en un factor que no debe ser obviado, ya que se marcan diferencias claramente visibles. Se ha considerado que este criterio debe estar conformado de la siguiente manera:

#### **3.1.2.1. STATUS SOCIO-ECONÓMICO NO 1: ALTO.**

Este grupo representa minoría con respecto al resto de la ciudad, por lo que las opciones de selección serán mínimas. De acuerdo a los períodos de conformación, este status se presenta en las décadas de 1980, 1990 y 2000.

#### **3.1.2.2. STATUS SOCIO-ECONÓMICO NO 2: MEDIO.**

Con respecto a este grupo, se puede decir que corresponde a la mayoría de la ciudad, por lo que se presentan más sec-

tores que pudieran ser seleccionados. Este status se presenta en los cuatro períodos de crecimiento establecidos para esta tesis.

#### **3.1.2.3. STATUS SOCIO-ECONÓMICO NO 3: BAJO.**

Al igual que el status alto, éste representa también una minoría en la ciudad, por lo que la selección de sectores se dificultará, por la falta de opciones. Al igual que en el anterior grupo, éste se presenta en las décadas de 1970, 1980, 1990.

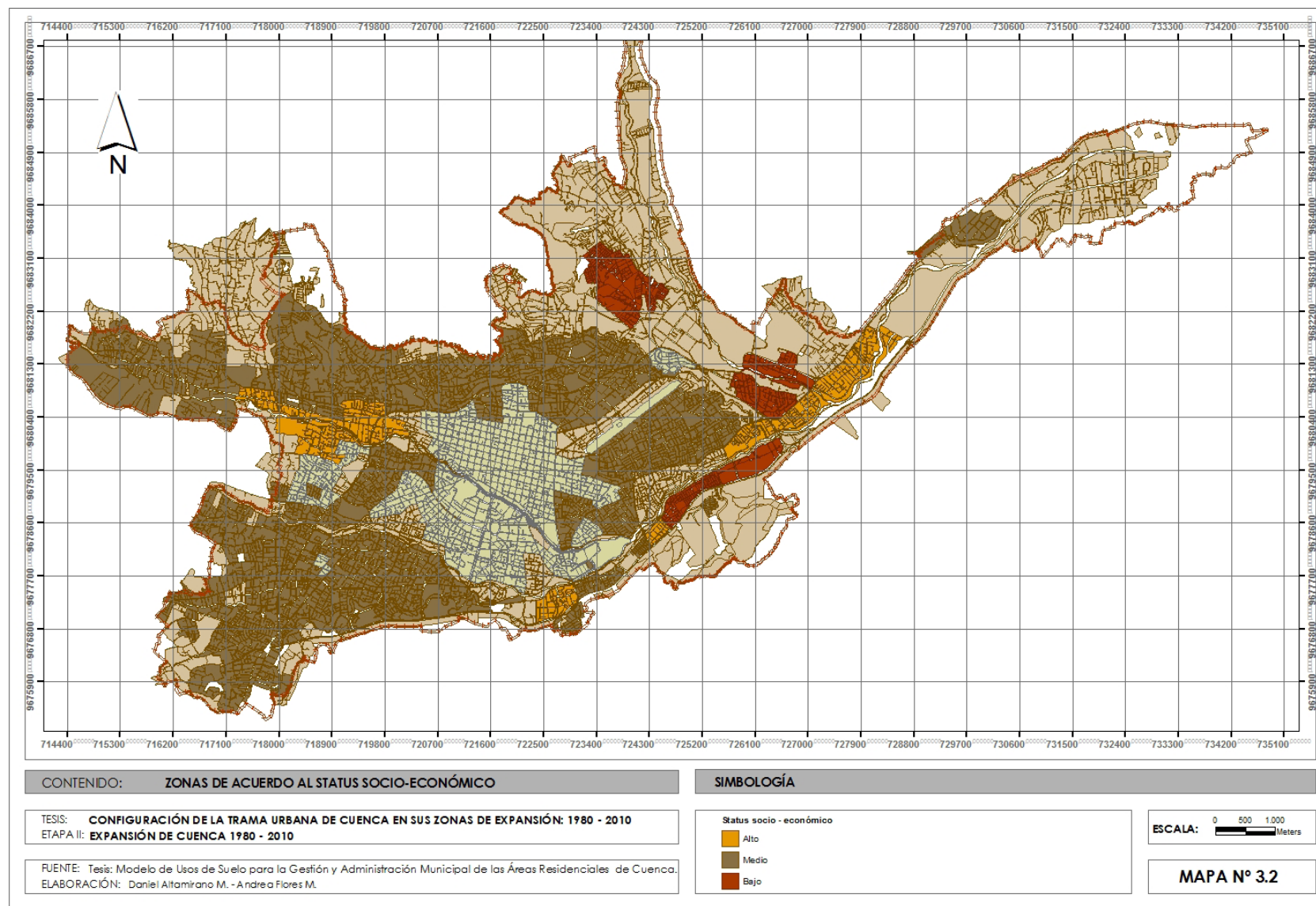
De acuerdo a este criterio se podrá seleccionar cualquier sector que forme parte del grupo de status socio - económico alto, medio o bajo.

Se tomará por lo menos un sector por cada uno de los grupos, pero es fundamental aclarar que éste se lo aplicará a partir del criterio de los períodos de conformación.

De no existir los tres grupos socio - económicos en cada período de conformación se procederá a trabajar con los existentes, o en su defecto, se escogerán dos o más sectores que correspondan a uno de los grupos ya mencionados.

En el siguiente gráfico se determinan las zonas de acuerdo a su status.





Según el Cuadro N° 3.1. existen 10 sectores posibles de estudio.

A estos sectores se los ha considerado momentáneamente como posibles, ya que su selección incluye otras condicionantes además del período de conformación y el status socio-económico.

**CUADRO N° 3.1.**  
**CRITERIOS DE SELECCIÓN DE SECTORES.**  
**SECTORES POSIBLES SEGÚN STATUS SOCIO-ECONÓMICO.**

PERÍODO CONFORMACIÓN	STATUS SOCIOECONÓMICO	NÚMERO SECTORES
1970 - 1980	Medio	2
	Bajo	
1980 - 1990	Medio	2
	Bajo	
1990 - 2000	Alto	3
	Medio	
	Bajo	
2000 - 2010	Alto	3
	Medio	
	Bajo	
<b>TOTAL</b>		<b>10</b>

*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 3.1.3. DE ACUERDO AL NÚMERO DE CONDOMINIOS.

Se consideró fundamental incluir en el estudio, la concentración de condominios que puedan o no existir en los diferentes sectores, ya que éstos afectan de manera directa a la trama de la ciudad.

Éstos generan nuevas vías que suelen ser de uso exclusivo de los condóminos, empezando a formar una trama discontinua y poco funcional, ya que se conectan a la red principal únicamente por uno de sus extremos.

La creación de condominios trae como consecuencia la privatización del espacio público, específicamente de vías y equipamientos, además de provocar la subutilización de los equipamientos públicos.

Otro aspecto fundamental es la segregación socio - espacial que se origina con condominios y urbanizaciones cerradas.

Si bien dentro de éstos se crean grupos homogéneos, al analizar el entorno en el que se encuentran implantados, de manera general se pueden apreciar como sectores heterogéneos.

Al construir la ciudad en base a estos elementos, empieza a

perderse la esencia de la misma, pues el contacto entre sus habitantes va desapareciendo paulatinamente, ya que las calles están abandonadas, lo que trae como consecuencia un mayor grado de inseguridad.

En el Mapa N° 3.3. se indican los condominios existentes y los lugares donde se presencia mayor concentración de éstos. Es importante mencionar que existe mayor número de condominios en las zonas de status medio y alto.

Para la selección de sectores de acuerdo a este criterio se considerarán las zonas en donde existan condominios, ya que al haber mayor número, la incidencia de éstos sobre la trama será más visible.

Para aplicar este criterio se priorizarán los dos primeros, es decir se localizarán sectores que presenten mayor número de condominios en zonas de status alto, medio y bajo de acuerdo al período de conformación.

### **3.1.3.1. PARÁMETROS QUE INCIDEN EN LA TRAMA.**

En los casos que no existiera mayor concentración de condominios, se considerarán los siguientes parámetros que pueden incidir notablemente en la trama:

#### **A. PARÁMETRO NO 1: ELEVADA CONCENTRACIÓN DE VÍAS DE RETORNO.**

Se han considerado estos elementos como fundamentales para que la trama tenga o no un buen funcionamiento, ya que no permiten una circulación fluida.

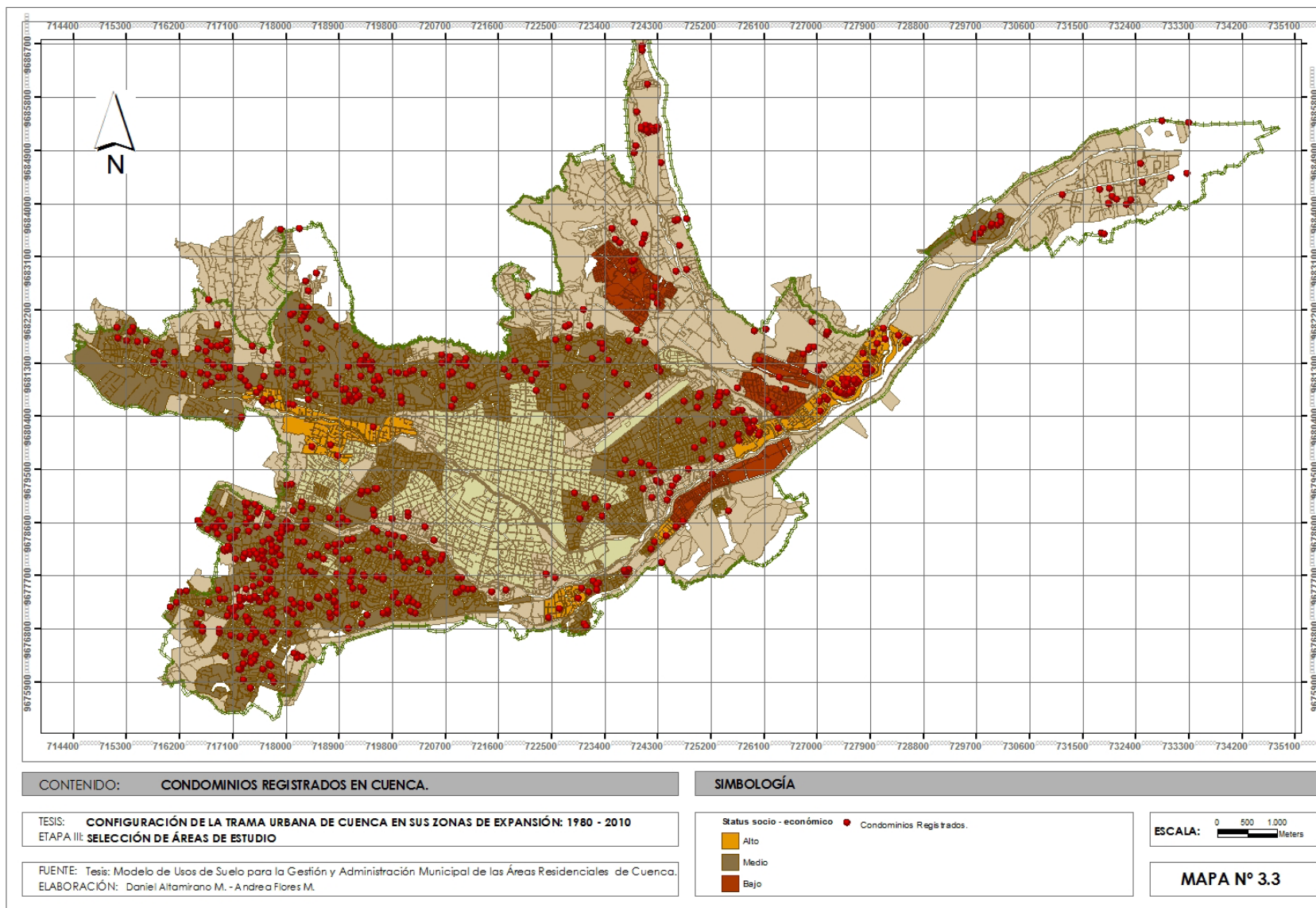
#### **B. PARÁMETRO NO 2: CONCENTRACIÓN DE VÍAS DISCONTINUAS.**

Al igual que el parámetro anterior, este tipo de vías no permiten una circulación continua, ya que suelen estar conformadas por muy pocos tramos, por lo que sería de utilidad para el estudio considerarlas para la selección de sectores.

En el Mapa N° 3.3. se puede observar la concentración de condominios en las distintas zonas de la ciudad.

## **3.2. SELECCIÓN DE SECTORES.**

Al realizar la selección de los diferentes sectores a partir de los criterios antes mencionados, estaríamos determinando sectores tipo, que representan o caracterizan la concepción con la que se ha venido configurando la ciudad en sus zonas de expansión.







Para poder analizar las soluciones que se han dado en los diferentes sectores, se consideró fundamental establecer sectores que posean áreas semejantes, así se podrá establecer una comparación de indicadores.

En caso de existir sectores que cumplan con los tres criterios de selección mencionados pero que tuviesen áreas muy reducidas, no serán considerados como objeto de estudio.

Es importante mencionar que los sectores seleccionados, no necesariamente coinciden con los sectores de planeamiento establecidos en la Ordenanza de uso y ocupación de suelo vigente en la ciudad.

El límite de cada sector de estudio ha sido definido por el grupo de trabajo de la presente tesis, ya que de esta manera se puede controlar el área en la que se va a trabajar y encerrar los criterios de selección establecidos previamente.

Es importante recalcar que cada sector estará constituido por un solo período de conformación al igual que pertenecerá a un solo status socio económico para que su análisis sea lo más claro posible y poder establecer conclusiones que aporten de manera general con cada período de crecimiento.

### **3.2.1. SECTORES DEL PERÍODO DE 1970 - 1980.**

Como ya se indicó anteriormente en este período no se registran zonas de status socio-económico alto, por lo que el análisis correspondiente a esta década será de barrios que se encuentran ubicados en zonas de status medio y bajo.

Como se puede observar en el Mapa N° 3.3. en las zonas de status socio-económico bajo no existe mayor presencia de condominios, mas se ha seleccionado aquel que contenga mayor número de éstos, así represente minoría con los barrios de otras zonas además se considerará también la presencia de vías de retorno y discontinuas.

De acuerdo a los criterios de selección para esta década se han seleccionado dos sectores que cumplen con los requerimientos para ser analizados, y que se encuentran localizados al Este y Suroeste de la ciudad.

A continuación se indican datos generales de los sectores de estudio correspondientes a esta década conjuntamente con su ubicación y ldefinición del límite.



### Sector N° 1: Quinta Chica.

Corresponde a la zona de Quinta Chica por lo que se lo denominó de igual manera. Es un sector cuyo status socio-económico es bajo y se encuentra ubicado al Este de la ciudad de Cuenca.

**IMAGEN N° 3.2.1.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 1: QUINTA CHICA**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

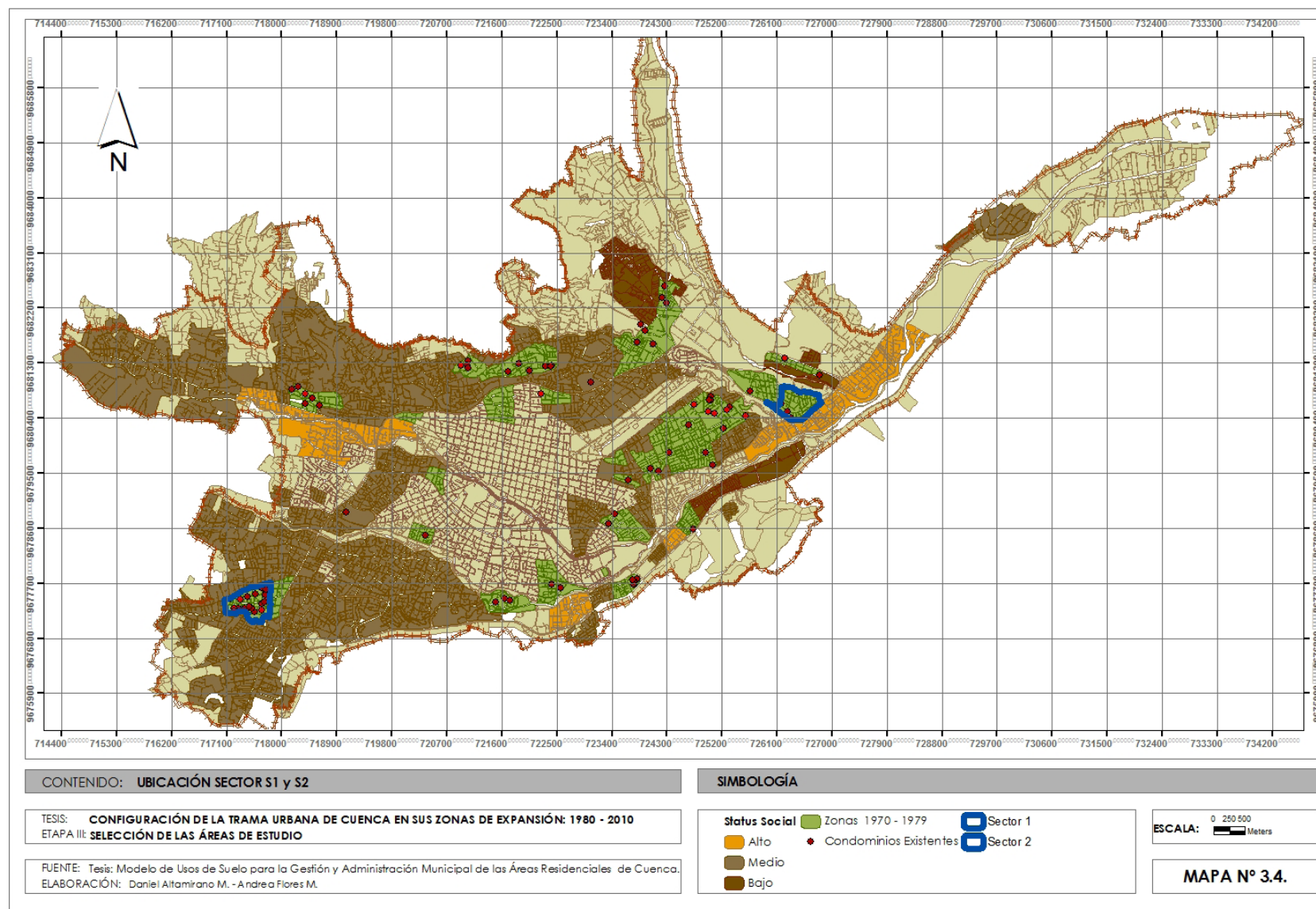
### Sector N° 2: El Salado.

Su denominación se debe a que la zona en la que se emplaza es conocida como El Salado. Es un sector cuyo status socio-económico es medio y se encuentra ubicado al Suroeste de la ciudad de Cuenca.

**IMAGEN N° 3.2.2.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 2: EL SALADO**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión."*



### 3.2.2. SECTORES DEL PERÍODO DE 1980 - 1990.

En este período de crecimiento se cumplen los tres criterios de selección, mas es importante mencionar que para esta década se realizará el estudio de dos sectores que corresponden a zonas de status medio, ya que apenas existe una zona de status socioeconómico alto y posee únicamente nueve hectáreas; la zona de status bajo no fue considerada ya que es producto de un proyecto de vivienda único, que no resulta ser característico de la configuración de la ciudad.

Si se observa el Mapa No 3.5. se puede apreciar mayor concentración de condominios en la zona Suroeste, por lo que el sector de estudio N° 3 se ha tomado de esta zona, mas para la selección del segundo sector se consideró pertinente aplicar el parámetro N° 1 del tercer criterio de selección, que se enfoca en la concentración de vías de retorno. De esta manera tenemos sectores que se encuentran en diferentes zonas de la ciudad y que reflejan configuraciones distintas.

A continuación se indican los sectores de estudio correspondientes a esta década y en el Mapa N° 3.5. su ubicación:

#### Sector N° 3: Puerto de Palos.

A este sector se lo ha denominado como Puerto de Palos ya que una de sus vías principales lleva este nombre. Es un sector cuyo status socio-económico es medio y se encuentra ubicado al Suroeste de la ciudad de Cuenca.

**IMAGEN N° 3.2.3.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 3: PUERTO DE PALOS.**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*



#### Sector N° 4: Las Pencas.

Corresponde a la zona de Las Pencas. Es un sector cuyo status socio-económico es bajo y se encuentra ubicado al Norte de la ciudad de Cuenca.

**IMAGEN N° 3.2.4.**  
**SECTORES DE ESTUDIO.**  
**SECTOR 4: LAS PENCAS.**



Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

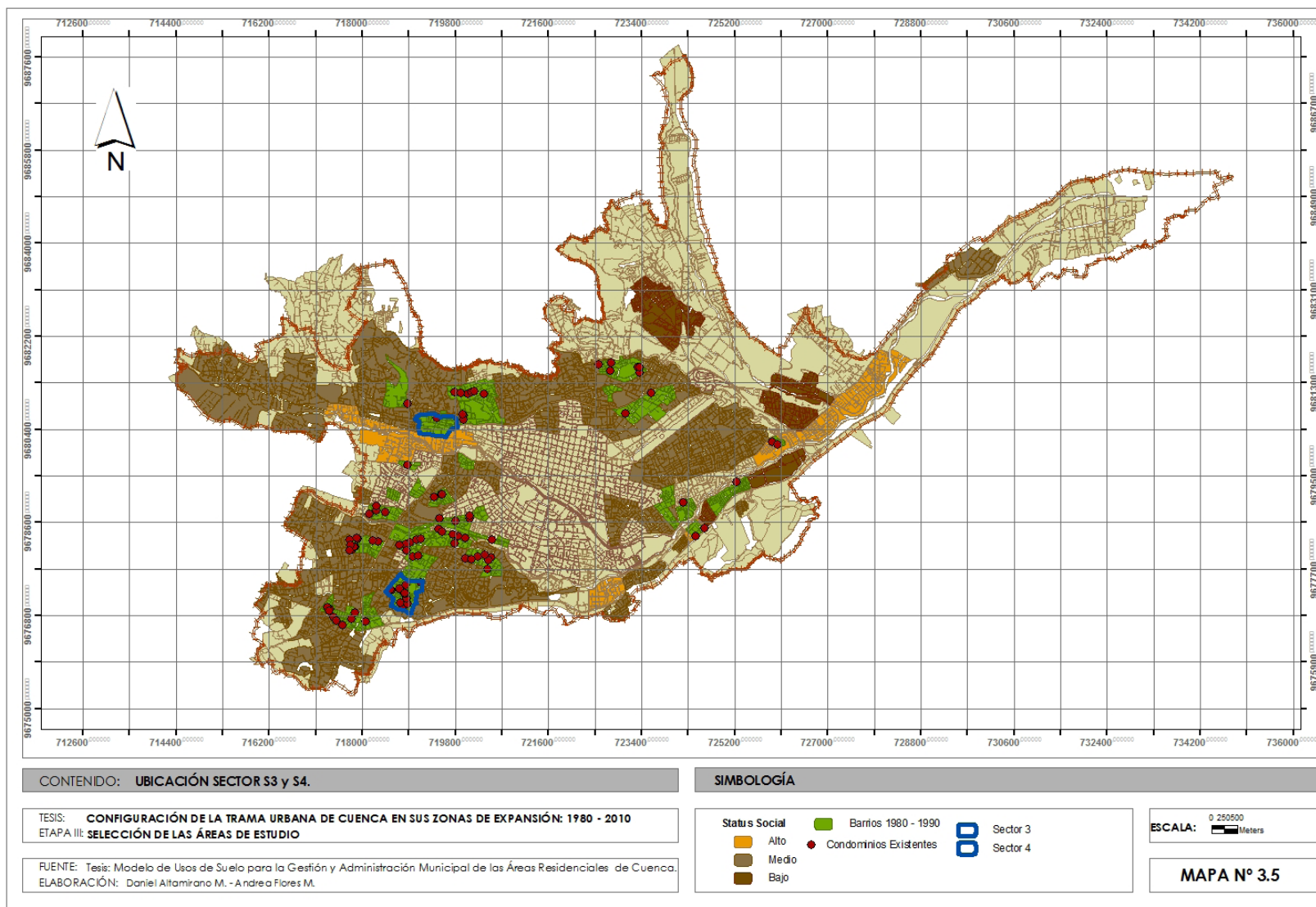
### 3.2.3. SECTORES DEL PERÍODO DE 1990 - 2000.

Como se indica en el Mapa N° 3.6. en este período de estudio, existen zonas consolidadas que pertenecen a los tres status socio económicos, por lo que se podrán obtener tres sectores para el análisis.

Se puede apreciar que existen sectores con mayor número de condominios que otros pero la mayoría de éstos pertenecen a las zonas de status medio, mientras que en las de status alto y bajo no se presenta mucha concentración de estos elementos, por lo que se han determinado los sectores de estudio bajo los parámetros que se indican a continuación.

#### Sector S5: Río Amarillo.

Este sector pertenece a una zona de status socioeconómico medio, posee mayor número de condominios que en otras zonas del período, además de presentar varias vías discontinuas. Está ubicado al Noroeste de la ciudad y forma de Río Amarillo.





**IMAGEN N° 3.2.5.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 5: RÍO AMARILLO.**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### **Sector S6: Patamarca.**

Este sector es de los pocos ubicados en zonas de status bajo, y aún cuando es producto apenas de dos proyectos, se consideró pertinente su selección ya que también presenta algunos condominios. Está ubicado al Norte de la ciudad, este sector corresponde a los proyectos de Patamarca I y II.

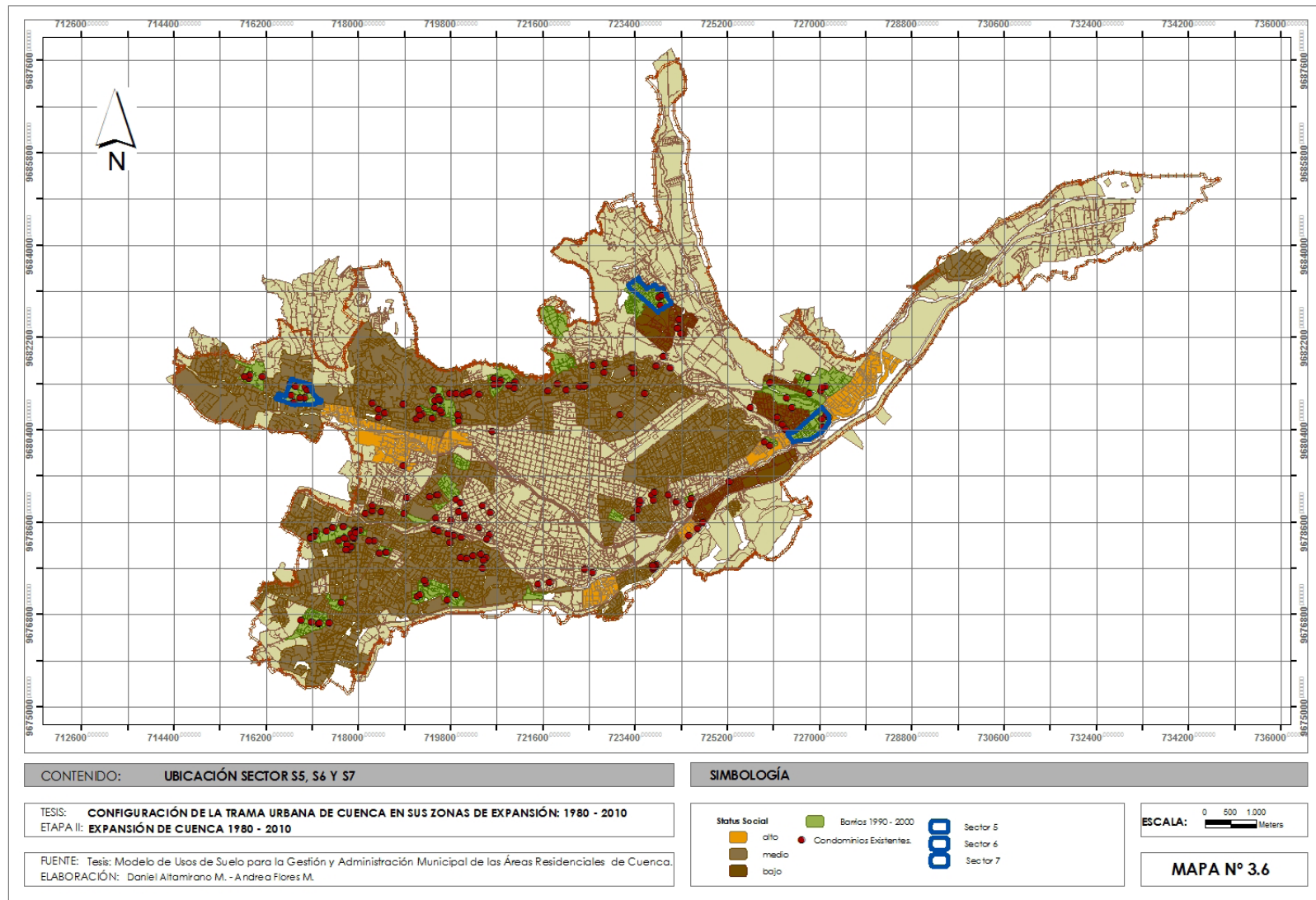
**IMAGEN N° 3.2.6.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 6: PATAMARCA.**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### **Sector S7: Ciudadela de los Ingenieros.**

Es un sector producto de un proyecto único, que se lo ha considerado un buen ejemplo por tener una lógica similar a la de los condominios, ya que es cerrada y el espacio público que posee es de uso exclusivo de los moradores de esta ciudadela. Se ubica al Sureste de la ciudad de Cuenca, corresponde a la Ciudadela de los Ingenieros.



**IMAGEN N° 3.2.7.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 7: CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**



*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

consolidadas en este período existe mayor concentración de condominios que en las anteriores décadas, tanto en el status medio como en el alto.

Para esta década se han seleccionado dos sectores que cumplen con los requerimientos para ser analizados, éstos se encuentran localizados al Este y al Oeste de la ciudad.

A continuación se indican los sectores de estudio correspondientes a esta década.

### 3.2.4. SECTORES DEL PERÍODO DE 2000 - 2010.

Como ya se indicó anteriormente en este período no se registran zonas de status socio-económico bajo, por lo que el análisis correspondiente a esta década será de sectores que se encuentran ubicados en zonas de status medio y alto.

Como se puede observar en el Mapa N° 3.7. en las zonas



### Sector N° 8: Misicata.

Éste es uno de los sectores de status medio que poseen mayor número de condominios, se encuentra ubicado al Oeste de la ciudad, y forma parte de lo que se conoce como Misicata.

**IMAGEN N° 3.2.8.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 8: MISICATA.**

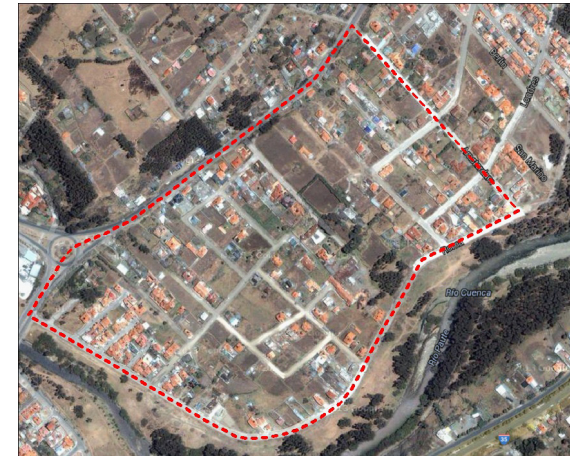


*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas dexpansión. 1980-2010"*

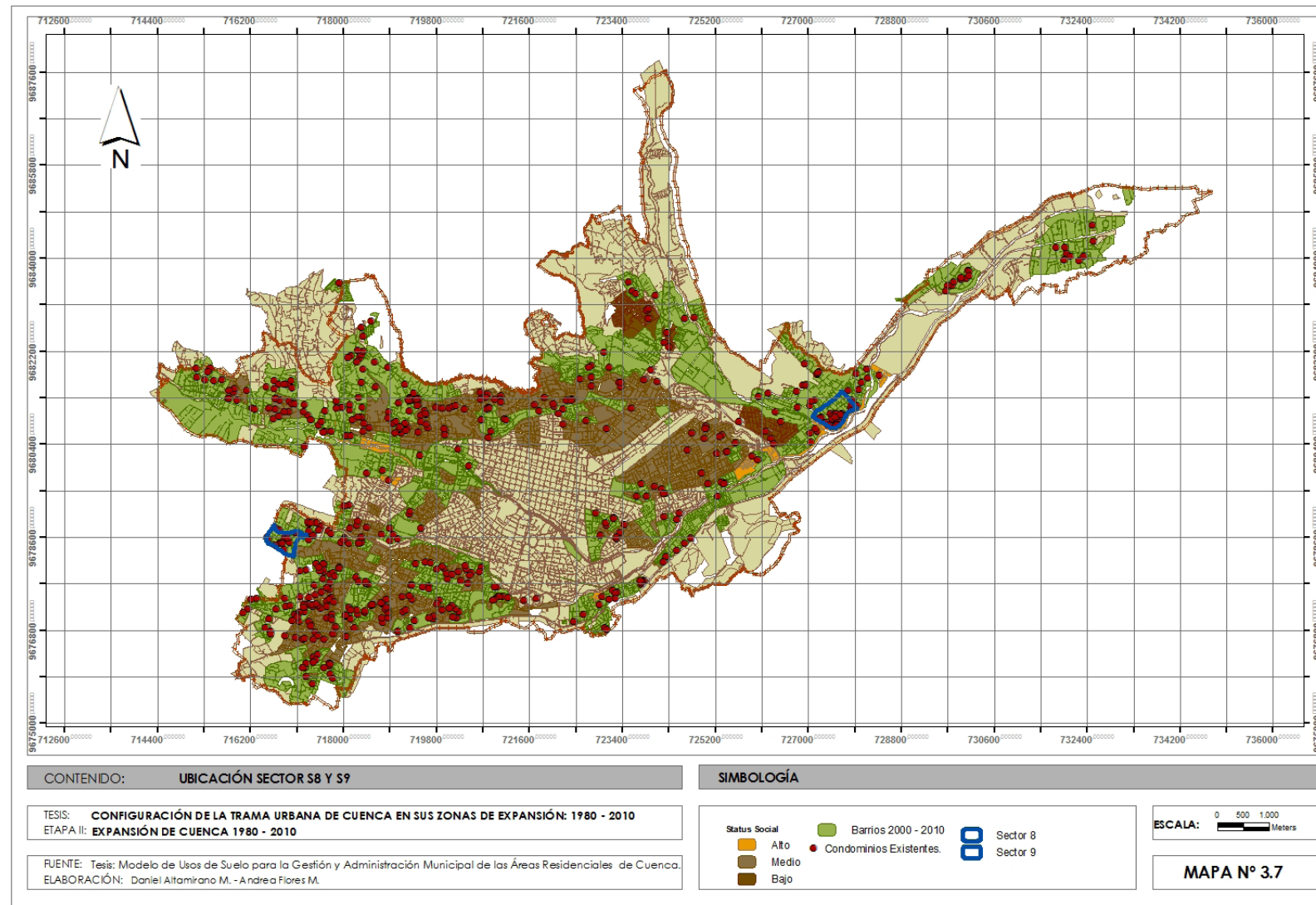
### Sector N° 9: Ucubamba.

Su denominación se debe a que la zona en la que se emplaza es conocida como Ucubamba. Es un sector cuyo status socio-económico es alto y se encuentra ubicado al Este de la ciudad de Cuenca.

**IMAGEN N° 3.2.5.  
SECTORES DE ESTUDIO.  
SECTOR 3: PUERTO DE PALOS.**



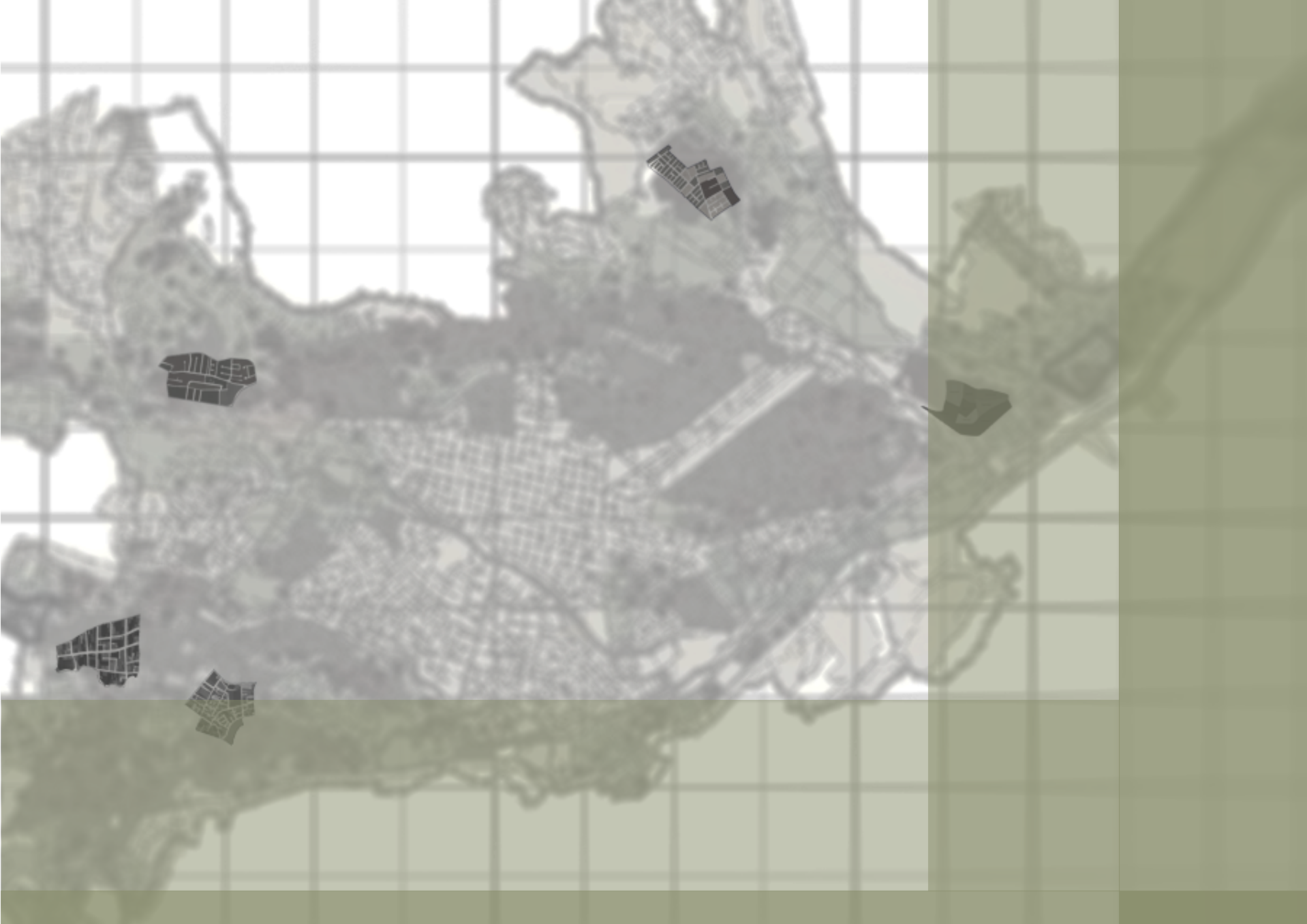
*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas dexpansión. 1980-2010"*











**ETAPA IV**

**DIAGNÓSTICO**



## INTRODUCCIÓN.

En esta etapa se realizará un análisis detallado de cada uno de los sectores que fueron seleccionados en la etapa anterior.

Para su análisis se establecieron parámetros indispensables que permitan obtener conclusiones válidas para poder cumplir con los objetivos planteados en esta etapa; éstos se dividen en tres componentes básicos para un correcto análisis del sector:

- **1. Componente socio-económico**, donde se establece la población existente y sus características, como su densidad, status, y la P.E.A.
- **2. Componente físico**, donde se detalla cada uno de los elementos de la trama con sus principales características. Aquí como punto de partida se detalla su división inicial, número de condominios existentes, el amanzanamiento, fraccionamiento y la red vial.
- **3. Conclusiones**, en las que se extraen las características principales del sector obteniendo el resultado del análisis del mismo.

Finalmente se analizarán las conclusiones finales del diagnóstico y se seleccionarán los dos sectores sobre los que se llevará a cabo la propuesta.

## OBJETIVOS.

- Determinar si existió el control pertinente sobre la configuración de la trama.
- Determinar los elementos que inciden negativamente en la configuración de la ciudad.
- Definir los sectores sobre los que se ejecutará la propuesta.

## METODOLOGÍA.

### 1. RECOPIACIÓN DE DATOS Y PLANOS.

Para esta fase fue necesario recopilar los datos y planos catastrales de la Ilustre Municipalidad de Cuenca, ya que con éstos se puede tener una información completa y clara de manzanas, lotes y condominios.

Al disponer de esta información se pudieron elaborar mapas de cada uno de los sectores, de manera detallada.

### 2. VISITA DE CAMPO A LOS SECTORES DE ESTUDIO.

Se realizaron visitas de campo a todos los sectores de estudio, con el fin de corroborar los datos proporcionados por la Municipalidad, a través del plano catastral.

### 3. LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN.

- Entrevista a los moradores del lugar:

Las entrevistas se realizaron con el fin de recopilar información, principalmente sobre la conformación inicial del sector y de su proceso de consolidación.

### 4. SELECCIÓN DE SECTORES DE TRABAJO.

- Selección de Sectores.

A partir de la síntesis del diagnóstico y los indicadores obtenidos de éste se seleccionarán los sectores en los que se llevará a cabo la propuesta.

- Registro Fotográfico.

Se ha incluido un registro fotográfico ya que es indispensable mostrar los principales problemas de los sectores escogidos.



## 4.1. ANÁLISIS DE SECTORES.

Para la elaboración del presente capítulo es necesario establecer algunos datos que servirán de referencia para el análisis de los sectores de estudio.

Los primeros datos referenciales serán los rangos que permitan determinar si la densidad poblacional de cada sector es alta, media o baja. Éstos han sido establecidos por el grupo de trabajo de la presente Tesis, de acuerdo a las densidades poblacionales de cada parroquia urbana que el INEC registró hasta el año 2010.

**CUADRO N° 4.1.**  
**ANÁLISIS DE SECTORES.**  
**RANGOS DE DENSIDAD POBLACIONAL DE CUENCA.**

RANGO DE DENSIDAD (HAB/HA)	VALORACIÓN
< 45	Baja
$\geq 45 \leq 75$	Media
> 75	Alta

Fuente: INEC, Censo de población y vivienda 2010.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Los siguientes datos referenciales son las dimensiones mínimas requeridas según la jerarquía funcional de las vías y que se exponen en el siguiente gráfico.

**CUADRO N° 4.2.**  
**ANÁLISIS DE SECTORES.**  
**DIMENSIONES MÍNIMAS SEGÚN LA JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**

VÍAS	ANCHO DE CARRIL (m)	ANCHO DE ARCÉN (m)	ANCHO DE MEDIANA (m)
EXPRESAS	3,50	3	6
ARTERIALES	3,25	3	4
COLECTORAS	3 - 3,25	3	-
LOCALES	3 - 3,25	-	-

Fuente: Documento Docente: Teoría de la Planificación II. Arq. Fernando Pauta.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

A continuación se realiza el estudio de diagnóstico de cada uno de los sectores seleccionados en la etapa anterior.

Éstos serán analizados de acuerdo a su década de configuración, la misma que será especificada al inicio de cada grupo, para que se identifique claramente la realidad en que se fueron consolidando.

Finalmente se podrá determinar qué elementos nuevos aparecieron en la trama y a partir de qué período y cuánto han influido éstos y si su influencia ha sido positiva o negativa.

Esto facilitará la selección de los sectores sobre los que se realizarán los nuevos planteamientos.



# **ANÁLISIS DE SECTORES**

## **DÉCADA**

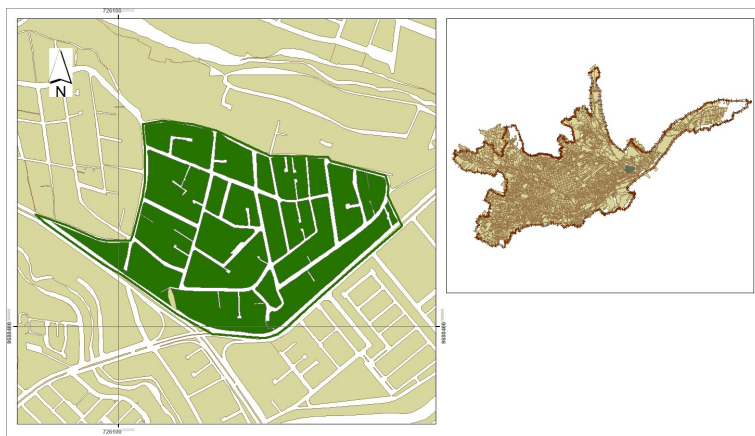
### **1970 - 1980**

### 4.1.1. SECTOR 1: QUINTA CHICA

#### 4.1.1.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector se encuentra en la zona de Quinta Chica al Este de la ciudad, y forma parte de la parroquia Machángara. Este asentamiento está ubicado en una zona elevada de la ciudad, por lo que su conexión con el resto de la misma es dificultosa.

**GRÁFICO N° 4.1.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR .**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.1.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

Este sector posee una superficie de 27.2ha. Su densidad bruta es de 97.98hab/ha, lo que da una población total de 2673 habitantes.

**CUADRO N° 4.1.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	SUPERFICIE (HA)	POBLACION	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)
S1	27,28	2673	97,98

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Finalmente de acuerdo a los rangos establecidos se tiene que el sector de estudio posee una densidad poblacional alta.

#### 4.1.1.3. CARACTERÍSTICAS SOCIO - ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es bajo.

En el sector de estudio se encontraban registradas hasta el año 2010 aproximadamente 2673 habitantes de los cuales 1406 eran mujeres representando más de la mitad de la población y 1267 eran hombres.

Ya que el desarrollo económico está estrechamente ligado con el nivel de instrucción, P.E.A y la actividad a la que se dedican, se han incluido estos datos de manera general, de tal manera que confirme el status socio-económico asignado.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al INEC, para el año 2010, el 39.3% de la población residente había asistido a la secundaria, el 32.5% había asistido únicamente a la primaria y apenas el 14.6% contaba con educación superior. El total de las personas analfabetas en el sector de estudio corresponde al 5.2%, mientras que el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 48.5% del total.

Para este estudio es importante también saber la actividad a la que se dedican los pobladores, se tiene entonces que aproximadamente el 80.8% corresponde a trabajadores no

calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 17.9% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 1.3% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

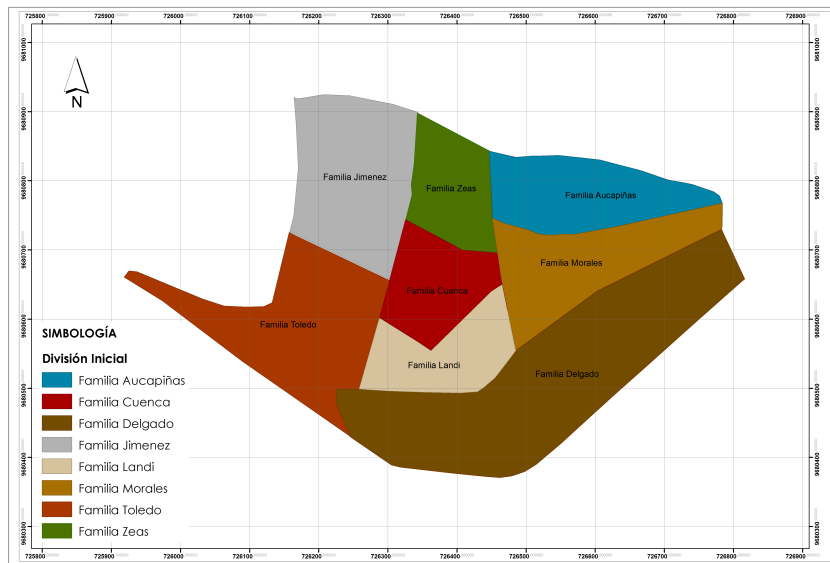
#### **4.1.1.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.**

Para este trabajo se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su viabilidad, amanzanamiento y lotización. A continuación se expone su proceso de conformación, el mismo que fue relatado por los moradores más antiguos del lugar.

Lo que actualmente es el sector de estudio, inicialmente fue propiedad de la Sra. Hortensia Mata, la misma que para inicios del siglo XX dividió su terreno entre sus trabajadores, conformándose como se indica en el siguiente gráfico.

Como se puede observar en el Gráfico N° 4.1.2. la división que se llevó a cabo en el terreno, es un tanto irregular, ya que el perfil de cada una de sus partes sigue formas variadas, poco ortodoxas y además existe una fuerte diferencia de

**GRÁFICO N° 4.1.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**

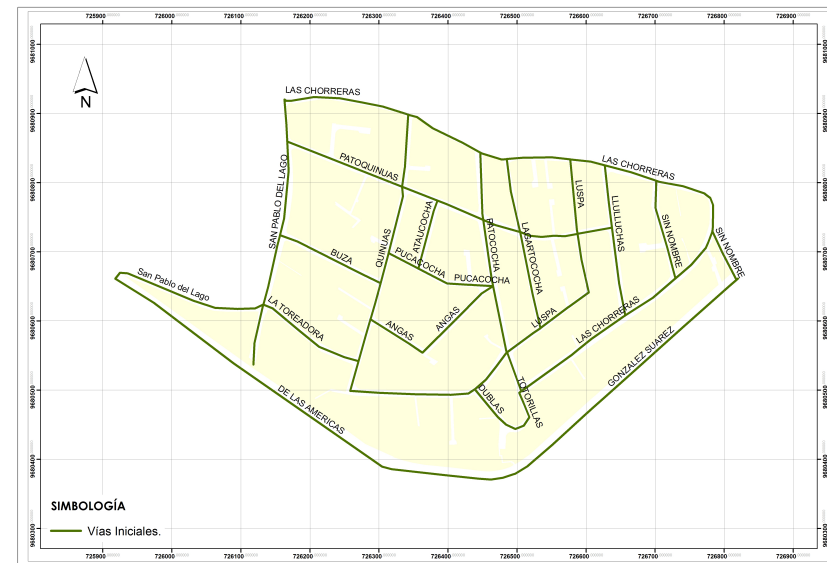


**Fuente:** Información obtenida de los moradores del sector.

Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

áreas entre ellos. Posteriormente a mediados de la década de 1970, la Municipalidad empieza a dotar de infraestructura al sector. Para esta época algunos de los terrenos habían sido subdivididos nuevamente y el trazado de las vías surgió a partir de los perfiles de los terrenos existentes, hecho que se dio por la oposición de sus propietarios.

**GRÁFICO N° 4.1.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA..**  
**PRIMERAS VÍAS.**



**Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.**

**Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”**

Analizando el trazado municipal se puede claramente observar que al haber seguido el perfil de los terrenos, se formó una trama poco ortodoxa, aunque hasta este momento conserva cierto orden y se nota una intención por formar una trama reticular.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.



**GRÁFICO N° 4.1.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De manera posterior a la intervención inicial de la Municipalidad se realizaron lotizaciones que generaron vías de retorno, en algunos casos para poder acceder a lotes interiores, resultantes del fraccionamiento poco planificado.

Estas nuevas vías afectan directamente al funcionamiento de la red vial, ya que se generan más tramos en distancias

más cortas, aparte de la discontinuidad de éstos.

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos puede influir en la red vial.

Específicamente en el sector de estudio, se encontraron cuatro condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de cuatro. Es importante mencionar que no se han incluido aquellos condominios edificadas en altura.

Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 192m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 444.76 m<sup>2</sup>.

Es fundamental mencionar que en este sector los condominios han sido integrados a la red principal, es decir que no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

La construcción de estos condominios están registrados entre el 2009 y 2010.

A continuación se presenta un cuadro en donde se encuentran detalladas las características principales de los condominios del sector.



**GRÁFICO N° 4.1.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**CUADRO N° 4.1.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	AREA TOTAL (m²)	AREA CONSTRUIDA	AREA LIBRE (m²)	NUMERO DE VIVIENDAS	TIPO DE VIVIENDA
C1	214,34	122,66	91,68	2	Unifamiliar
C2	444,76	217,55	227,21	3	Unifamiliar
C3	191,4	109,6	81,8	2	Unifamiliar
C4	371,14	196,88	174,26	4	Unifamiliar

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

#### 4.1.1.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA Y AMANZANAMIENTO.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

La trama que presenta este sector de estudio no es completamente clara, mas se puede encontrar tendencias de una trama reticular que procura seguir el perfil del sector. Es importante mencionar que el sector está ubicado en la cima de una elevación, por lo que existen limitantes que pudieron condicionar la configuración de su trama. Esta situación ha

Es importante mencionar que el 100% de estos condominios carecen de áreas comunales. Un factor positivo es que ninguno de ellos generó vías nuevas para su uso.

provocado también que su conexión con la ciudad sea más compleja por las condiciones de su topografía.

## A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

El sector de estudio está dividido en 19 manzanas, las mismas que no conservan relación entre ellas en cuanto a su dimensión, como se muestra en el Gráfico N° 4.1.6.

**CUADRO N° 4.1.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y NÚMEROS RELATIVOS)**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
< 0,5 ha	4	21%
≥ 0,5ha ≤ 1ha	5	26%
> 1ha	10	53%

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro N° 4.1.3. apenas cinco manzanas poseen áreas entre 0.5ha y 1ha, es decir el 26% del total, el porcentaje restante (74%), corresponde a aquellas manzanas cuya superficie se encuentran por debajo de las 5ha y aquellas que se encuentran por encima de 1ha, duplicando éstas a las primeras.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.1.6.**  
**ANÁLISIS DEL SECTOR 1.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



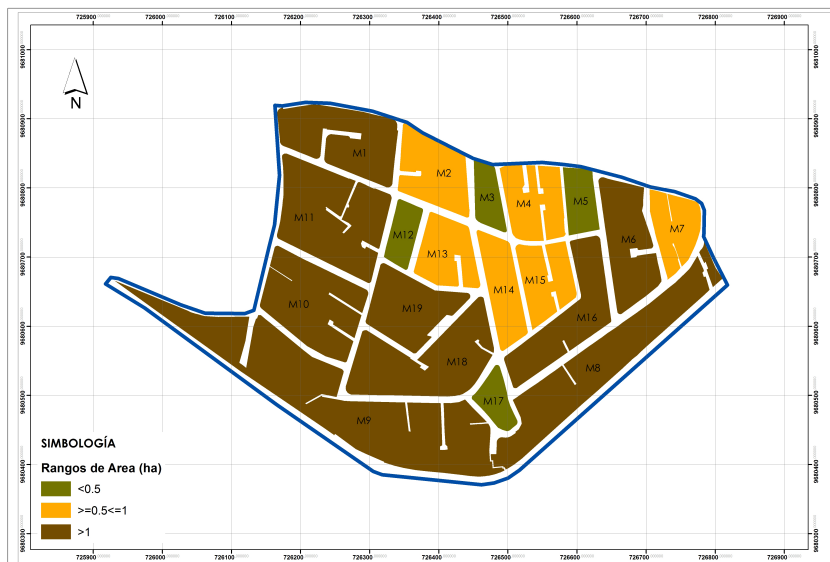
Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Al presentarse manzanas de tamaños tan diferentes, se generan tramos discontinuos, y la trama se vuelve un tanto confusa. Es importante mencionar que algunas manzanas no tienen proporción, tal es el caso de las manzanas 9, 8 y 18, que presentan mayores problemas en este aspecto.



**GRÁFICO N° 4.1.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

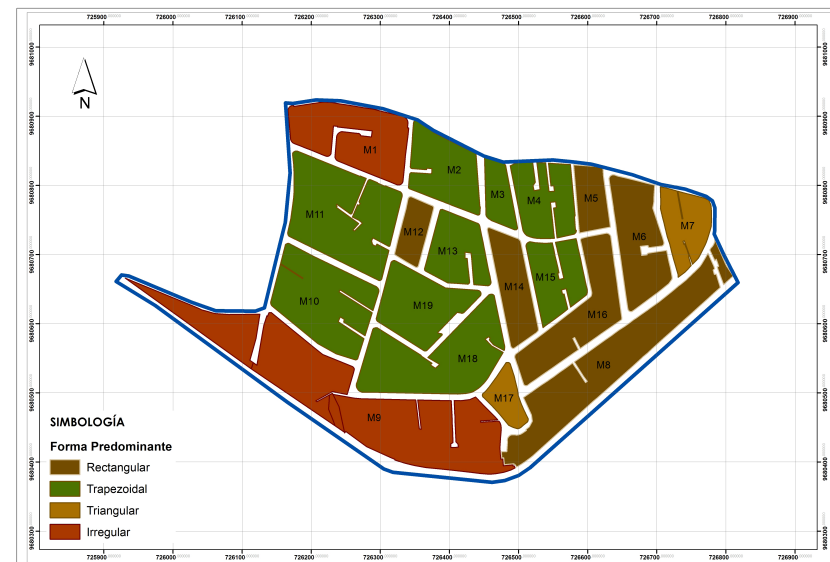
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

En el gráfico anterior se puede observar que las manzanas de mayor superficie se ubican en la periferia del sector, en donde existen fuertes limitantes topográficos.

### A.3. FORMAS DE LAS MANZANAS.

En cuanto a la forma, si bien no son polígonos completamen-

**GRÁFICO N° 4.1.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**FORMAS DE LAS MANZANAS.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

te regulares se puede decir que la mayoría no presenta graves problemas, ya que conservan formas con lados regulares y ángulos que no dificultan la lotización de las manzanas.

Es importante mencionar también que existen pocas manzanas que poseen figuras más irregulares que pudieran resultar menos funcionales.

Analizando de manera detenida cada una de las manzanas que conforman el sector de estudio, se ha podido extraer formas que aún sin ser puras conservan la esencia de figuras definidas.

Es así como en el sector se identificaron mayor número de manzanas trapezoidales, representando estas el 47% del total, con el 31% se encuentran las manzanas rectangulares, un 10% corresponde a manzanas triangulares y finalmente el último 10% corresponde a manzanas de forma irregular. Ver Gráfico N° 4.1.8.

## B. LOTEAMIENTO.

Dentro del análisis del sector se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes de cada manzana, incluso el tipo de loteamiento que existe en cada una de ellas.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, solamente la manzana 12 presenta un fraccionamiento regular, posee un tipo de loteamiento en H.

Salvo esta manzana ninguna de las demás posee un tipo de loteamiento determinado, pues se han ido fraccionando paulatinamente, ya que el loteamiento no refleja haber sido realizado de manera integral.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.1.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B.1. TAMAÑOS DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector. A continuación en el Cuadro N° 4.1.4. se exponen los rangos de área de los lotes y en el Gráfico N° 4.1.10. se ha plasmado



la distribución de los mismos.

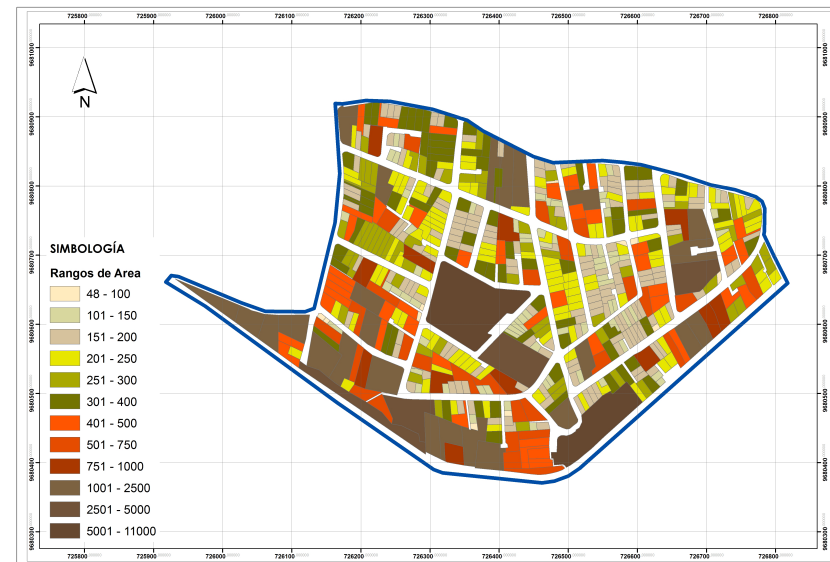
**CUADRO N° 4.1.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGOS DE TAMAÑO DE LOTES		
RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
$\leq 100$	11	1,84
$> 100 \leq 150$	69	11,52
$> 150 \leq 200$	159	26,54
$> 200 \leq 250$	114	19,03
$> 250 \leq 300$	61	10,18
$> 300 \leq 400$	69	11,52
$> 400 \leq 500$	29	4,84
$> 500 \leq 750$	44	7,35
$> 750 \leq 1000$	12	2,00
$> 1000 \leq 2500$	25	4,17
$> 2500 \leq 5000$	4	0,67
$> 5000$	2	0,33
TOTAL	599	100

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

En cuanto al tamaño de los lotes, la mayoría de éstos poseen superficies entre 150m<sup>2</sup> y 250m<sup>2</sup> representando el 45.57% del total. Como se indica en el siguiente gráfico, éstos se ubican principalmente en las manzanas interiores y en aquellas donde no existe mayores limitantes topográficos. En cuanto a los lotes que superan los 1000m<sup>2</sup> se encuentra principalmente en la zona Sur, de hecho son lotes que se encuentran al lími-

**GRÁFICO N° 4.1.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

te del sector, en donde existe el corte de la la elevación.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de lotes poseen forma rectangular, pero su disposición en la manzana no es la más óptima, lo que provoca en algunos casos que no posea las proporciones adecuadas.

Como se indica en el Cuadro N° 4.1.5, el 40% de los lotes poseen proporciones que están fuera del rango adecuado.

Estos problemas surgen, en varios casos por la forma irregular de la manzana, sus dimensiones y también porque el fraccionamiento se da aislado y no se realiza la lotización de toda la manzana como un conjunto, para evitar gran cantidad de lotes irregulares y sin acceso.

**CUADRO N° 4.1.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RELACIÓN FRENTE FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
> 1 / 3	88	14,69
1 / 3.	56	9,35
1 / 2,5	92	15,36
1 / 2.	161	26,88
1 / 1,5	106	17,70
1 / 1.	91	15,19
> 1	5	0,83
TOTAL	599	100,00

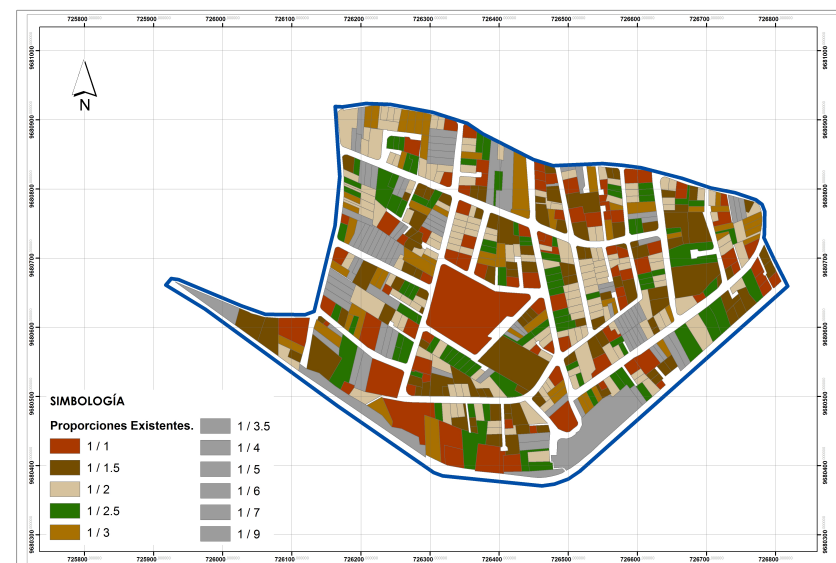
Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Si se observa el cuadro anterior se puede ver que existe un 26.88% de lotes con la proporción óptima, el 57.6% posee

proporciones que se encuentran dentro límites tolerables y finalmente el 15.53% corresponde a lotes que no son proporcionados, estos últimos se encuentran básicamente en las manzanas de los límites, algunas de formas irregulares y otras de formas bastante regulares pero que se han fraccionado de manera poco organizada.

**GRÁFICO N° 4.1.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## C. RED VIAL.

Las vías trazadas inicialmente, no presentan continuidad en todos sus tramos, es decir existen vías que están constituidas apenas por un tramo o dos, y continúan a lo largo del sector.

A continuación se presenta un análisis en cuanto a la jerarquía funcional y las características geométricas del lugar.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Analizar la jerarquización funcional es fundamental ya que organiza el funcionamiento de la red además de establecer parámetros que van de acuerdo a su jerarquía. En el Gráfico N° 4.1.12. se señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

#### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

##### C.1.1.1. Vías Colectoras.

En el sector de estudio se pudieron encontrar seis vías co-

**GRÁFICO N° 4.1.12.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

Elaboración: *Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

lectoras.

Cabe mencionar que desde el sentido estricto de su definición, existiría únicamente una vía colectoras, mas existen otras vías dentro del sector que cumplen el mismo rol, aún cuando no se conectan directamente con la vía arterial.

Se puede decir que un factor importante para que solamente

una vía se conecte con la Av. de las Américas es la topografía del lugar, ya posee pendientes muy escarpadas.

- Calle San Pablo de Lago: Esta es la única vía por la cual se puede acceder al sector de estudio y que se conecta directamente con la Av. de las Américas, por lo que lleva el tráfico desde esta zona hacia la avenida principal.
- Calle Patoquinas: : Es una de las vías que atraviesa el sector en sentido Este - Oeste, sin ser interrumpida casi en su totalidad. Por esta vía se puede acceder al Subcentro de Salud y a la cooperativa de taxis. Es de gran importancia ya que lleva el flujo vehicular de la zona hasta la San Pablo del Lago.
- Calle Buza y La Toreadora: Estas dos vías poseen apenas un tramo cada una, mas son la conexión directa del sector con la San Pablo de Lago.
- Calles Quinuas y Luspa: Estas dos vías son las que llevan el flujo vehicula del sector hasta la Buza y La toreadora.

#### C.1.1.2. Vías Locales.

Entre las principales vías locales están:

- Calle Patococha: De igual manera se encuentra en sentido Norte - Sur, es uno de los accesos al PAI y la escuela Mario Rizzini.
- Calle las Chorreras: Es una de las vías de mayor longitud dentro del sector de estudio, se conecta directamente al igual que la calle Patococha con la calle San Pablo del Lago que es una vía colectora.

**CUADRO N° 4.1.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUÍA	NUMERO	PORCENTAJE (%)
Colectora	33	33,33
Local	62	62,63
Peatonal	4	4,04
TOTAL	99	100,00

Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo a los porcentajes expuestos previamente, se observa que el 92 % de las vías existentes en el lugar son locales, esto representa 84 tramos de vías locales, de los cuales apenas 6 llevan el tráfico hacia la única vía colectora del sector.

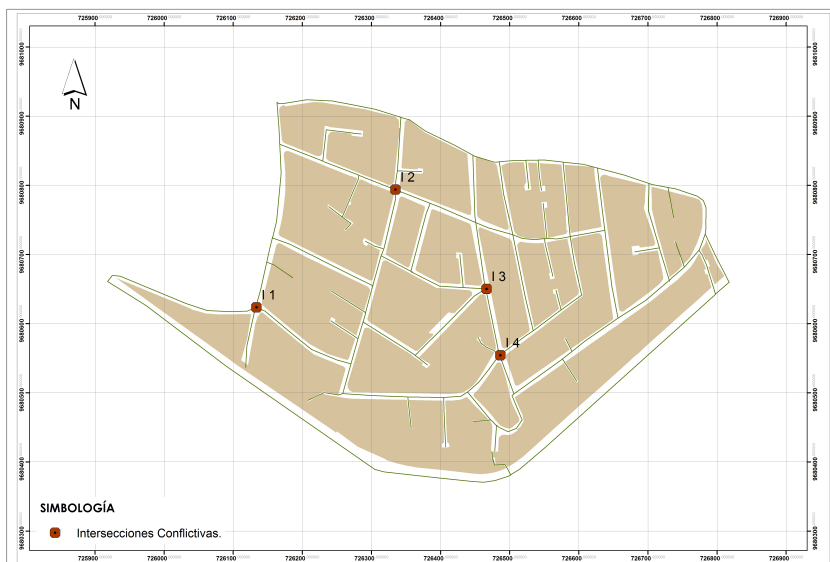
En el sector de estudio el 97.8% de vías son de uso vehicular, mientras que de uso peatonal, existe apenas el 2.2%.



### C.1.2. Intersecciones conflictivas.

Es importante identificar las intersecciones conflictivas que hay en la red, ya que representan cierta peligrosidad para los usuarios, además que evidencian la falta de planificación.

**GRÁFICO N° 4.1.13.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
INTERSECCIONES CONFLICTIVAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Gráfico N° 4.1.13. en el sector de estudio se identificaron cuatro intersecciones conflictivas.

**I1:** En esta intersección se encuentran tres vías, una de ellas es la vía colectora, la misma cuya dirección cambia en la intersección.

**I2:** Las manzanas que se encuentran en esta intersección, fueron consolidadas aisladamente, por lo que no se encuentran alineadas, y provocan que el tramo forme una "S", haciendo dificultoso el cruce.

**I3:** Al igual que en el cruce I1, en esta intersección se da el encuentro de tres vías, lo que representa mayor peligrosidad y dificultad al momento de cruzar.

**I4:** En esta intersección el problema principal se da por la afluencia de una vía de retorno que nace en una de las esquinas, convirtiéndose en un punto sin visibilidad al momento de cruzar.

### C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.



### C.2.1. Longitud de tramos.

Al analizar las longitudes de tramo en el sector, se puede observar la continuidad o discontinuidad de la trama, se observa también la falta de coordinación para el trazado de las vías, ya que surgen tramos de longitudes muy variadas, sin que se encuentren en un rango determinado.

A continuación en el Cuadro N° 4.1.7 se encuentran detalladas las longitudes de cada uno de los tramos del sector 1.

**CUADRO N° 4.1.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**TRAMOS SGÚN RANGO DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
<50	39	41,05
$\geq 50 \leq 100$	43	45,26
$> 100 \leq 150$	8	8,42
> 150	5	5,26
TOTAL	95	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo a lo establecido en la primera etapa de este trabajo, se ha considerado como una longitud mínima de tramo 50m y una máxima de 100m, para este sector de estudio se

**GRÁFICO N° 4.1.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

ha desglosado un nivel más solamente para mayor detalle.

### C.2.2. Sección transversal de las vías según su jerarquía.

Estos datos son importantes en la conformación del sector

ya que influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende el funcionamiento de la red. Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.1.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)
T-1	6,2	T-25	10,36	T-49	9,33	T-73	1,2
T-2	5,3	T-26	10,88	T-50	7,3	T-74	3,3
T-3	7,8	T-27	10,62	T-51	9,5	T-75	5,14
T-4	7,55	T-28	6,75	T-52	9,5	T-76	6,47
T-5	8,05	T-29	6,36	T-53	6,35	T-77	4,93
T-6	7	T-30	7,77	T-54	5,76	T-78	4,55
T-7	3,78	T-31	9,97	T-55	9,93	T-79	1,15
T-8	9,15	T-32	6,43	T-56	7,89	T-80	3,05
T-9	9,42	T-33	7,91	T-57	11,8	T-81	4,39
T-10	10,8	T-34	7,98	T-58	10,93	T-82	4,25
T-11	10	T-35	8	T-59	7	T-83	3,26
T-12	11,86	T-36	7,6	T-60	8,06	T-84	3
T-13	10,5	T-37	7,6	T-61	7,96	T-85	9,63
T-14	11,87	T-38	5,83	T-62	8,5	T-86	2,24
T-15	11,41	T-39	8,12	T-63	8,68	T-87	2,93
T-16	7,5	T-40	10,75	T-64	8,8	T-88	4,54
T-17	8,2	T-41	8,01	T-65	9,76	T-89	2,05
T-18	9,69	T-42	8,74	T-66	6,04	T-90	10,46
T-19	9,91	T-43	9,86	T-67	5,85	T-91	2,71
T-20	9,84	T-44	6,6	T-68	5,9	T-92	6,22
T-21	8,28	T-45	4,42	T-69	3,85	T-93	7,23
T-22	8,8	T-46	7,92	T-70	3,85	T-94	10,24
T-23	8,8	T-47	9,6	T-71	7,6	T-95	9,2
T-24	8	T-48	13,21	T-72	1,35		

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Es importante mencionar que los datos expuestos en Cuadro N° 4.1.8. son las dimensiones promedio de los tramos, ya que éstos no son regulares en toda su longitud.

Según el Cuadro N° 4.1.9. las dimensiones de los carriles de las vías colectoras están en las especificidades requeridas para que esta vía funcione como tal, mas no poseen arcén. En cuanto a las vías locales no todas cumplen con las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las normativas pertinentes.

**CUADRO N° 4.1.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN (m)	
	MÍNIMA	MAXIMA
COLECTORAS	3	13,21
LOCALES	2,71	11,87

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica

de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.1.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA TOTAL (ha)	ÁREA DE VÍAS (ha)	%VÍAS	m <sup>2</sup> DE VÍAS /hab
27,2	5,76	21,17	21,54

Fuente: *Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.1.10. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable, al igual que la cantidad de m<sup>2</sup> de vía por habitante.

Estos datos son de gran relevancia, ya que aún cuando en la actualidad están dentro de lo recomendado, con un diseño integral pudieran ser mejorados.

#### **4.1.1.6. EQUIPAMIENTOS.**

El objetivo de identificar los equipamientos existentes, es determinar su ubicación, y si poseen lotes con la superficie adecuada para su funcionamiento.

Al ubicar los equipamientos existentes, se garantizará su inclusión en caso de realizar una nueva propuesta para el sector.

### **A. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**

En el sector de estudio se pudo encontrar los equipamientos que se mencionan a continuación. Ver Gráfico N° 4.1.15.

a) Equipamiento educativo.

- Escuela Mario Rizzini.

b) Equipamiento recreativo.

- Parque de Quinta Chica.

### **A.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**

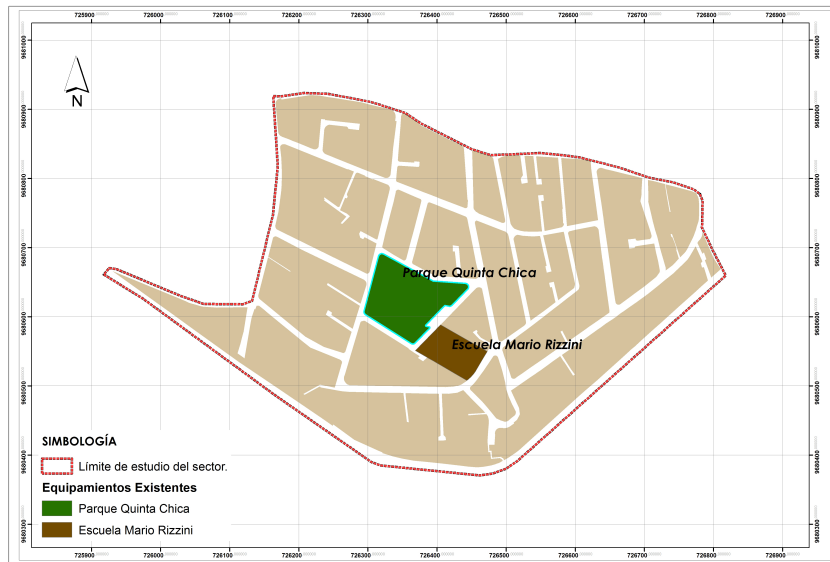
#### **a.1.1. Equipamiento Educativo**

##### *a.1.1.1. Escuela Mario Rizzini.*

Este equipamiento se encuentra ubicado en el sector S1, manzana 18, se encuentra en un predio cuya superficie es de



**GRÁFICO N° 4.1.15.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

4247.9 m<sup>2</sup> y posee un área de construcción de 1060m<sup>2</sup>. La construcción del lugar tiene un tiempo aproximado de 30 años y se encuentra en buen estado.

#### a.1.2. Equipamiento Recreativo.

##### a.1.2.1. Parque Quinta Chica.

Este equipamiento se encuentra ubicado en el sector S1, manzana 19, se encuentra en un lote manzanero cuya superficie es de 10291.66m<sup>2</sup>. En el lote además de ser el parque barrial, se lleva a cabo la feria de Quinta Chica.

#### 4.1.1.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

##### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

En el sector de estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación: *continua sin retiro*, *aislada con retiro*, *aislada sin retiro*, *pareada con retiro*, *pareada sin retiro* y *continua con retiro* siendo este último tipo, el predominante en el sector analizado.

Así tenemos en el siguiente cuadro que el tipo de implantación predominante representa aproximadamente el 47% del total, seguida por el tipo de implantación *pareada con retiro* que representa casi el 28% del total y siendo el segundo más significativo en la zona. En la mayoría de predios se ha dejado un retiro frontal, de 3m y 5m. En cuanto a las implantaciones donde existen retiros laterales, se han dejado en

varios de ellos retiros de menos de 3m.

**CUADRO N° 4.1.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACIÓN	NÚMERO	PORCENTAJE
Continua sin retiro	18	3,88
Continua con Retiro	219	47,20
Aislada con retiro	4	0,86
Aislada sin retiro	17	3,66
Pareada con retiro	128	27,59
Pareada sin retiro	78	16,81
TOTAL	464	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. ALTURA EN PISOS.

En este sector de estudio se pueden observar edificaciones cuyas alturas varían principalmente entre uno y tres pisos, siendo las edificaciones de dos pisos de altura, las que predominan en el lugar.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

A continuación se indica el número de edificaciones y su altura en pisos.

**CUADRO N° 4.1.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NÚMERO DE PISOS	NÚMERO	PORCENTAJE
1	125	26,94
2	227	48,92
3	102	21,98
4	10	2,16
TOTAL	464	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Si bien la mayoría de edificaciones fluctúan entre uno y tres pisos, se pudieron encontrar unas pocas que poseen hasta cuatro pisos de altura.

Al estar este sector en una zona elevada de la ciudad posee visuales privilegiadas, las mismas que no se han visto altamente afectadas, ya que es un sector bastante homogéneo en cuanto a la altura de sus edificaciones además que éstas no exceden los cuatro pisos. Se debe mencionar que las visuales desde la ciudad hacia el sector tampoco se han visto afectadas precisamente porque la altura de las edificaciones





se han mantenido relativamente bajas.

#### 4.1.1.8. CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos más representativos del sector analizado.

- La infraestructura vial se conformó fundamentalmente de acuerdo a la división de terrenos existente, trazando vías sin continuidad a lo largo de toda su longitud y formando manzanas con ciertas irregularidades. Este sector se conformó de tal manera, en primera instancia por no existir una planificación concreta de esta zona, y en segunda instancia, por la falta de autoridad y visión de la entidad competente que en este caso sería la I. Municipalidad de la ciudad.
- En consecuencia de lo anterior se produjo también un fraccionamiento que aún sin ser caótico, posee irregularidades que obligan a la creación de nuevas vías, para que ciertos predios tengan acceso vehicular directo.
- Un aspecto positivo en el sector es que los condominios existentes no generaron más vías y sus edificaciones tienen conexión directa con la red principal. Dado que estos condominios están registrados en la década del

2000, evidentemente, estos condominios fueron creados para sacar el mayor provecho a los terrenos en los que se encuentran emplazados, ya que de haberlos lotizado no cumplirían con el área de lote mínimo requerido.

- La trama del sector intenta formar una trama reticular, pero no lo consigue del todo, ya que existe ruptura de tramos y manzanas poco homogéneas que no permiten un trazado continuo.
- En cuanto a las formas de las manzanas, se las ha clasificado extrayendo su esencia, pues ninguna posee una forma pura claramente identificable, pero a pesar de ello no son figuras muy irregulares, y esto permite un fraccionamiento útil.
- El fraccionamiento de las manzanas es bastante homogéneo, pues se manejan superficies similares. De igual manera en 10 de 19 manzanas se manejan proporciones adecuadas, manteniendo la relación frente / fondo en un rango de 1.5 a 2.5.
- En cuanto a la jerarquización funcional existen ciertos problemas, ya que si bien se ha podido determinar cuáles son vías colectoras y cuales locales, la jerarquización entre ellas, resulta dificultosa por las variadas direcciones en

las que se encuentran las vías y también por la variación de las secciones que en varios casos no cumplen con la normativa. Consecuentemente se presentan intersecciones conflictivas que representan cierto peligro para los habitantes de la zona y demás usuarios.

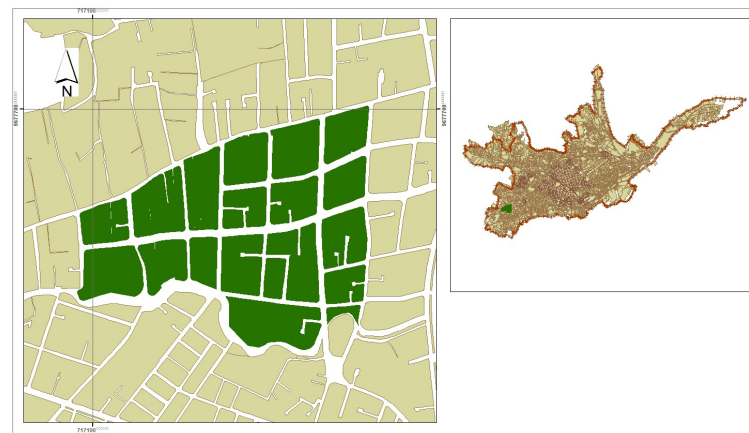
- Como ya se mencionó, las longitudes de tramo y sus secciones son sumamente diferentes, presentándose en algunos casos secciones que se encuentran completamente fuera de la norma y es lo que provoca una trama confusa y desordenada.
- Es un sector en el que predominan: las edificaciones continuas con retiro y pareadas con retiro; las edificaciones se elevan mayoritariamente entre uno y tres pisos de altura.
- Los indicadores de vías con respecto a los habitantes están dentro de un rango considerado como aceptable.
- Finalmente, se puede concluir que los problemas que presenta la trama del sector se dieron por la falta de control municipal, al permitir que la zona se configurara de acuerdo al criterio de los dueños de los terrenos iniciales. Esto desencadena una serie de acciones que van alterando cada vez más a la trama del lugar.

## 4.1.2. SECTOR 2 : EL SALADO.

### 4.1.2.1. LOCALIZACION.

Este sector surge en la década de 1970, se encuentra ubicado en la zona Sur - Oeste de la ciudad, y forma parte de la parroquia Yanuncay. La topografía de este sector es bastante regular, siendo prácticamente plano en su totalidad.

**GRÁFICO N° 4.2.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.2.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

Este sector de estudio posee una superficie de 31.71 ha y su densidad bruta es de 42.94 hab/ha, lo que da una población total de 1361.80 habitantes.

**CUADRO N° 4.2.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO..  
SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	SUPERFICIE (HA)	POBLACION	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)
S2	31,71	1361,80	42,94

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
INEC, Censo de población y vivienda 2010.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Finalmente de acuerdo a los rangos establecidos se puede decir que la densidad poblacional en el sector de estudio es baja.

#### 4.1.2.3. CARACTERÍSTICAS SOCIO - ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo

cuyo status socio-económico es medio, esta valoración ha sido ratificada visualmente a través de visitas de campo y mediante los datos expuestos a continuación, que permiten definir las características socio - económicas en el sector de estudio.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximadamente 1361.8 habitantes de los cuales 660.43 eran hombres y 701.35 eran mujeres, representando el 48.5% y el 51.5% de la población respectivamente.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al INEC, para el año 2010, el 34.08% de la población residente había asistido a la secundaria, el 32.24% había asistido únicamente a la primaria y el 20.63% contaba con educación superior.

El total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 4.78%, mientras que el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 56.96% del total.

Para este estudio es importante también saber la actividad

a la que se dedican los pobladores, se tiene entonces que aproximadamente el 75.2% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros.

El 23% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 1.8% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### 4.1.2.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.

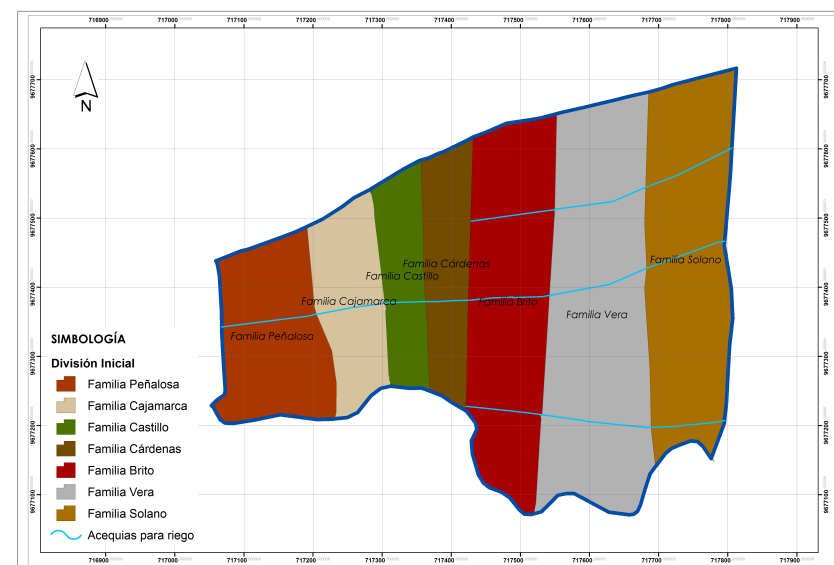
Inicialmente este sector de estudio estuvo dividido en siete terrenos “rectangulares” pertenecientes a las familias Peñalosa, Cajamarca, Castillo, Cárdenas, Brito, Vera y Solano; éstos estaban atravesados por acequias utilizadas para riego.

La acequia principal que atravesaba los siete terrenos se encontraba donde actualmente está la calle Juan Pío Montufar, y las otras dos se ubicaban donde hoy está la calle Francisco Ascázubi y la Juan Larrea Guerrero. Según los habitantes del sector las acequias fueron rellenas para construir las correspondientes vías.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

Como se observa en el Gráfico N° 4.2.2. los terrenos poseen formas bastante regulares, lo que propició que el trazado vial fuese relativamente ortogonal, ya que las primeras vías solían seguir los perfiles de los terrenos.

**GRÁFICO N° 4.2.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
DIVISIÓN INICIAL.**

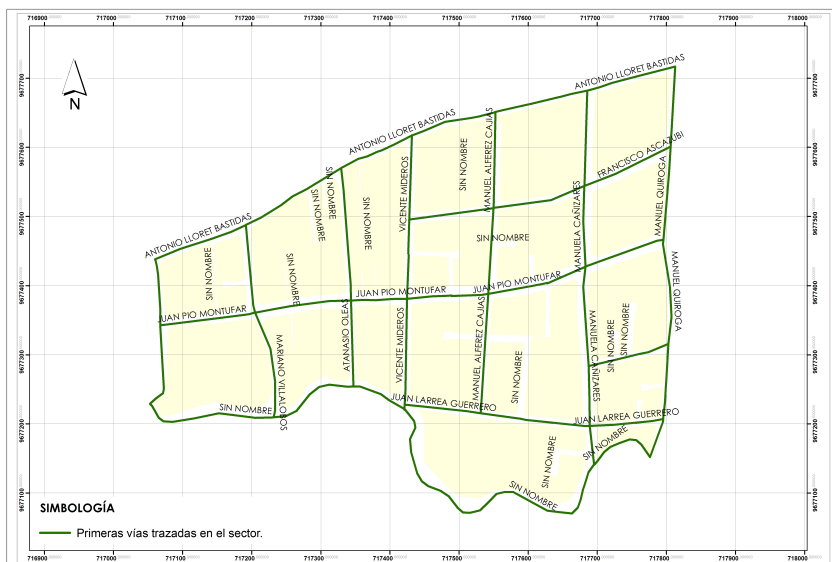


*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.  
Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”*

Posteriormente conforme se fue consolidando el sector, se empezaron a trazar las primeras vías vehiculares, teniendo



**GRÁFICO N° 4.2.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
PRIMERAS VÍAS.**



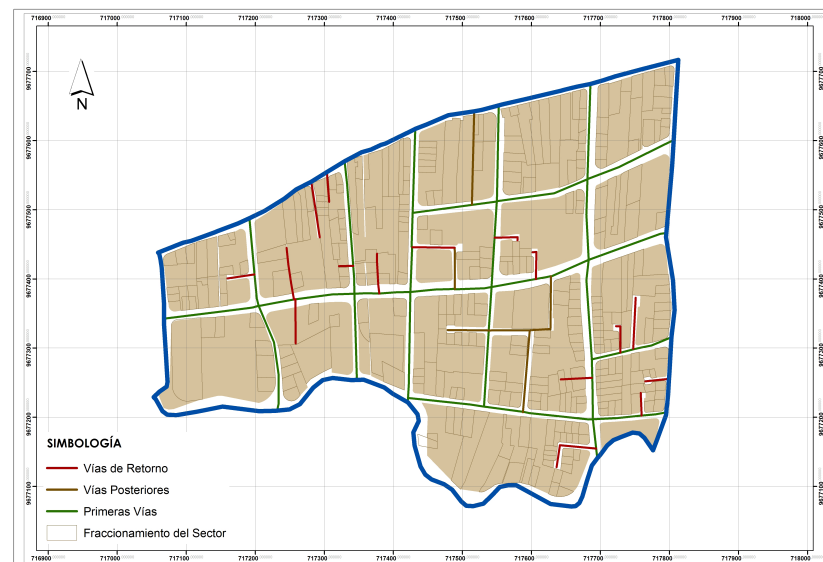
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

entre éstas, la Juan Pío Montufar, Juan Larrea Guerrero, Francisco Ascázubi, José Vinueza, Primera Convención, Mariano Villalobos, Atanasio Oleas, Vicente Mideros, Manuel Alferéz Cajias, Manuela Cañizares y Manuel Quiroga.

En este sector de estudio se puede observar que la mayoría de las vías siguieron el perfil de las terrenos preexistentes,

**GRÁFICO N° 4.2.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

por lo que se logró una trama reticular. Este hecho se da principalmente por las formas regulares de las primeras divisiones.

Es importante mencionar que aún cuando existen tramos de diferentes dimensiones, la mayoría son semejantes entre ellos.



Hasta este momento la trama del lugar se conserva muy ordenada, mas con el tiempo se empezaron a construir nuevas vías, principalmente de retorno generadas en varios casos por la creación de condominios.

Es a partir de estas nuevas intervenciones que la trama empieza a mostrarse discontinua.

En el Gráfico N° 4.2.4. se observan las vías de retorno que se ejecutaron; básicamente, éstas se crearon para brindar acceso a varios lotes interiores.

### A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

Específicamente en el sector de estudio, se encontraron veinte condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar.

Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 181m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 2891m<sup>2</sup>.

Es fundamental mencionar que estos condominios se llevaron a cabo entre el 2007 y 2010.

En el Cuadro N° 4.2.2. se encuentran detalladas las características principales de los condominios del sector.

Es fundamental mencionar que en este sector el 60% de los condominios, no cuenta con áreas comunales, pues tienen acceso desde la vía principal, mientras que el 40% si las poseen, mas es importante mencionar que estas áreas corresponden básicamente a las vías de acceso.

**GRÁFICO N° 4.2.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos se tiene que para el 40% de condominios se generaron nuevas vías de servicio exclusivo para los mismos.

**CUADRO N° 4.2.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	AREA TOTAL	AREA CONSTRUIDA (PB)	AREA LIBRE (m2)	NUMERO DE VIVIENDAS	TIPO DE VIVIENDA
C1	285,55	143,8	141,75	2	Unifamiliar
C2	455,5	251	204,5	4	Unifamiliar
C3	277,9	139,17	138,73	2	Unifamiliar
C4	447,73	226,1	221,63	3	Unifamiliar
C5	181	112,02	68,98	2	Unifamiliar
C6	2598,03	1054,59	1543,44	17	Unifamiliar
C7	501,1	161	340,1	2	Unifamiliar
C8	498	203	295	3	Unifamiliar
C9	341,96	155,24	186,72	3	Unifamiliar
C10	2849,99	1500,4	1349,59	20	Unifamiliar
C11	2410,94	1276,41	1134,53	19	Unifamiliar
C12	693	260	433	4	Unifamiliar
C13	258,76	144,21	114,55	2	Unifamiliar
C14	2714,47	982,29	1732,18	18	Unifamiliar
C15	343,3	176,5	166,8	3	Unifamiliar
C16	632,7	381,21	251,49	5	Unifamiliar
C17	209	147	62	2	Unifamiliar
C18	2108,4	1110,85	997,55	17	Unifamiliar
C19	456,3	190,62	265,68	3	Unifamiliar
C20	2891	1466,76	1424,24	22	Unifamiliar

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

En el Gráfico N° 4.2.6. se señalan las nuevas vías que se generaron para dichos condominios.

**GRÁFICO N° 4.2.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**VÍAS DE USO EXCLUSIVO PARA CONDOMINIOS.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## 4.1.2.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características físicas; de manera más detenida su amanzanamiento.

## A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

Este sector de estudio posee una topografía regular, es plano en su mayoría, hecho que facilitó para que existiera una trama reticular bastante clara y organizada, aún cuando se ejecutaron nuevos proyectos de urbanización, que provocaron que se generen nuevas manzanas y vías.

## A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

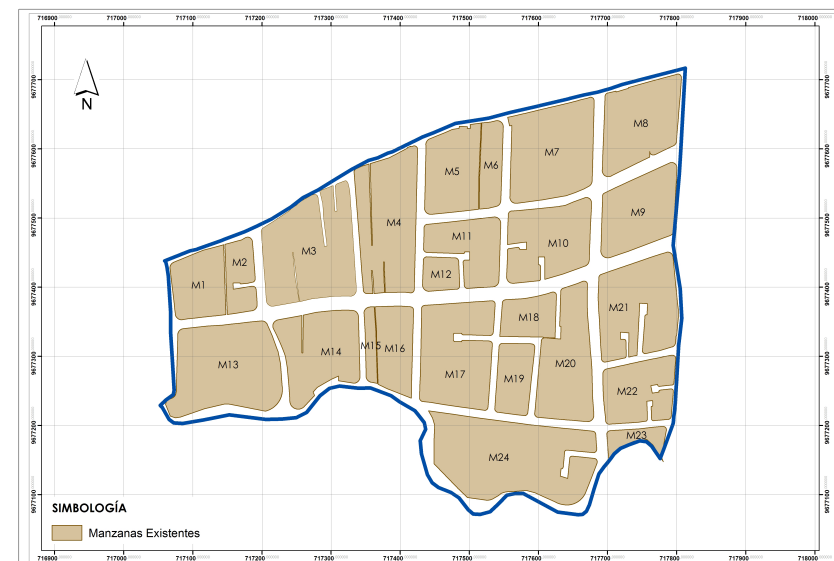
El sector de estudio está dividido en 24 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente diferentes entre ellas, siendo la menor de 0.1ha, la media de 0.9ha y la máxima de 2.3ha.

**CUADRO N° 4.2.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
< 0,5 ha	6	25%
≥ 0,5ha ≤ 1ha	6	25%
> 1ha	12	50%

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 4.2.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.2.3. el 50% de manzanas poseen áreas mayores a una hectárea, mientras que el 50% restantes corresponde a manzanas menores a 0.5ha y aquellas entre 0.5ha y 1ha; en consecuencia, el 75% de manzanas no poseen áreas adecuadas y mucho menos homogéneas.

En este sector se generaron manzanas que se desmembra-

ron de las iniciales, razón por la cual en algunos casos se mantiene la continuidad de los tramos iniciales, pero se crearon unos nuevos que no siguen a los preexistentes.

Un aspecto positivo es que la mayoría de manzanas son proporcionadas, lo que las vuelve más funcionales.

En el Gráfico N° 4.2.8. se puede observar la ubicación de las manzanas de acuerdo a su rango de área.

### A.3. FORMA DE LAS MANZANAS.

Se puede decir que las manzanas poseen formas muy regulares, exceptuando una que es aquella que sigue el perfil de la quebrada de El Salado.

En el Gráfico N° 4.2.9. se han señalado las formas predominantes de las manzanas.

Se identificó un mayor número de manzanas rectangulares, representando estas el 45.8% del total, con el 25% se encuentran las manzanas trapezoidales, un 20.8% corresponde a manzanas curvilíneas, el 4.1% son cuadradas, y finalmente el 4.1% restante corresponde a manzanas irregulares.

Se puede decir que en este aspecto el amanzanamiento no presenta demasiados problemas, ya que en su mayoría pue-

**GRÁFICO N° 4.2.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



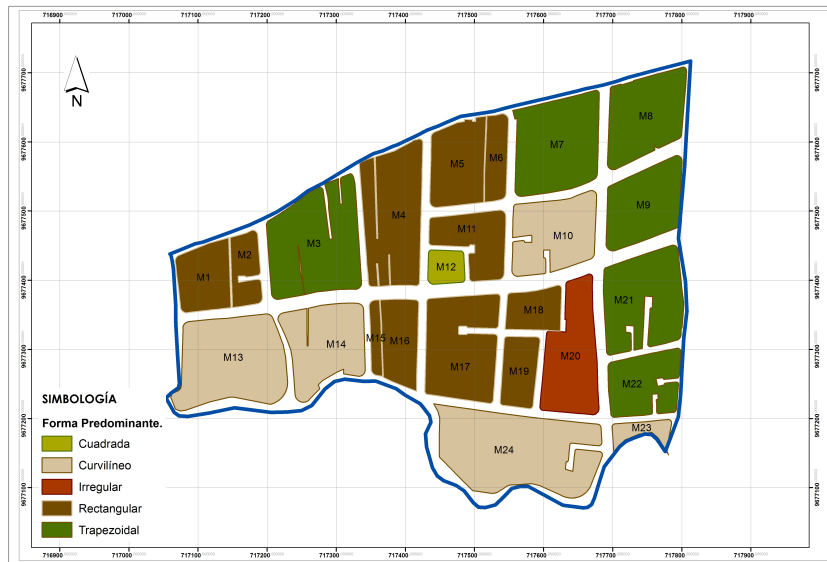
*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

den ser fraccionadas de manera bastante regular, pero cabe mencionar que sus formas no son puras, por lo que para este análisis se extrajo su figura predominante.

Es importante considerar que son manzanas poco homogéneas, lo que refleja que fueron producto de diferentes intervenciones.

**GRÁFICO N° 4.2.9.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

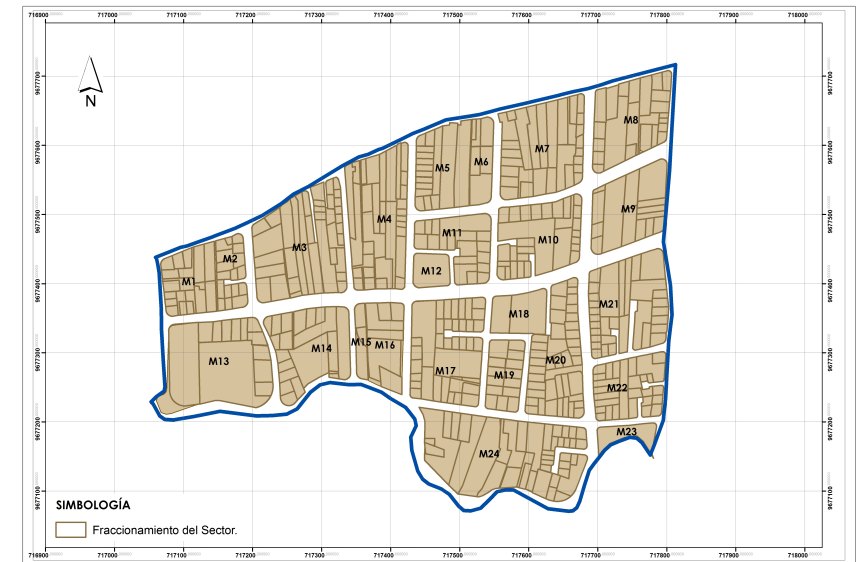
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis del sector se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes, e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió o no planificación.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.2.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.  
FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se puede observar en el gráfico anterior, solamente la manzana 19 presenta un fraccionamiento regular, posee un tipo de loteamiento en H; salvo esta manzana ninguna de las demás posee un tipo de loteamiento determinado, pues se han ido fraccionando paulatinamente, ya que el loteamiento no refleja haber sido realizado de manera integral.



## B.1. TAMAÑOS DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se manejan en el sector. A continuación en el Cuadro N° 4.2.4. se exponen los rangos de área de los lotes y en el Gráfico N° 4.2.11. se indica la distribución de los mismos.

**CUADRO N° 4.2.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
$\leq 100$	4	0,85
$> 100 \leq 200$	102	21,66
$> 200 \leq 300$	111	23,57
$> 300 \leq 400$	96	20,38
$> 400 \leq 500$	43	9,13
$> 500 \leq 600$	15	3,18
$> 600 \leq 700$	16	3,40
$> 700 \leq 800$	19	4,03
$> 800 \leq 1000$	14	2,97
$> 1000 \leq 2500$	38	8,07
$> 2500 \leq 5000$	12	2,55
$> 5000 \leq 7376$	1	0,21
TOTAL	471	100,00

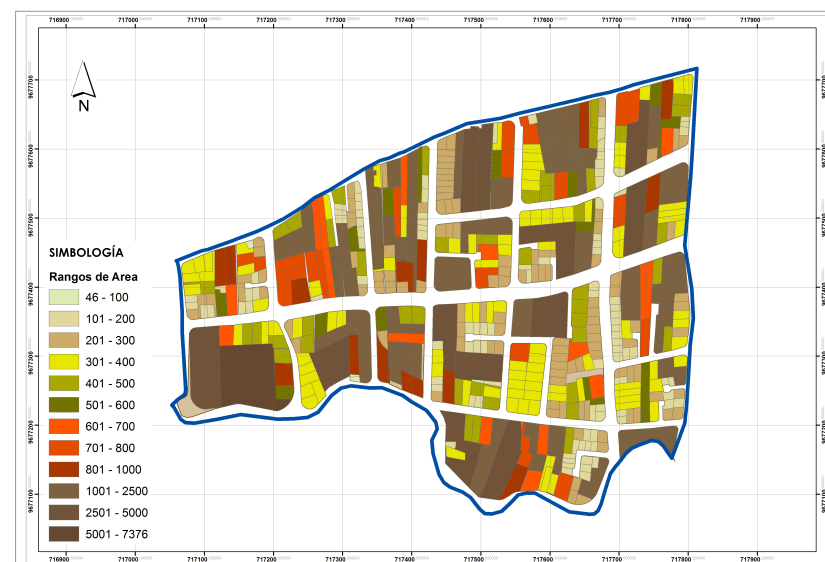
Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el cuadro anterior el 65.6% de los lotes poseen áreas entre 100 y 400 m<sup>2</sup>. Estos están distribuidos por todo el sector de estudio.

Los porcentajes más significativos de los lotes restantes están en rangos de áreas que van de 400 m<sup>2</sup> a 500 m<sup>2</sup> y de 1000 m<sup>2</sup> a 2500 m<sup>2</sup>.

Al igual que los anteriores, los lotes de mayor dimensión también están distribuidos por todo el sector.

**GRÁFICO N° 4.2.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Finalmente en consecuencia con el Cuadro N° 4.2.4. se puede decir que la mitad de los lotes existentes en este sector son de dimensiones inferiores a las recomendadas.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

De manera general se puede decir que la mayoría de lotes poseen formas regulares, específicamente rectangulares, pero en varios casos su disposición en la manzana no es la más adecuada por lo que en algunos casos son desproporcionados. En el siguiente cuadro se indican los rangos en los que se encuentran las proporciones que predominan en los lotes del sector de estudio.

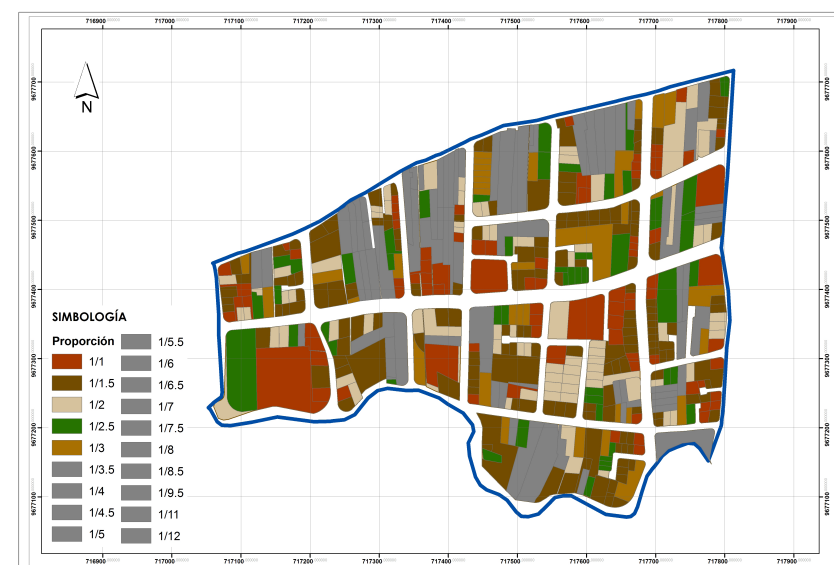
**CUADRO N° 4.2.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
> 1 / 3	72	15,29
1 / 3.	35	7,43
1 / 2,5	48	10,19
1 / 2.	75	15,92
1 / 1,5	157	33,33
1 / 1.	84	17,83
TOTAL	471	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro N° 4.2.5. el 15.29% de las manzanas, posee un fraccionamiento donde las proporciones no se encuentran dentro del rango adecuado.

**GRÁFICO N° 4.2.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Estos problemas surgen, en algunos casos por la forma de la manzana y también por la falta de planificación, pues el fraccionamiento se da aislado y no se organiza la lotización

de toda la manzana como un conjunto, para poder generar un 100 % de lotes con acceso, con formas regulares, proporciones adecuadas y superficies semejantes.

## C. RED VIAL.

La Red vial es muy clara, y organiza bastante bien al sector.

Presenta varias vías de retorno pero no en gran cantidad, por lo que la red no presenta mayores problemas en su funcionamiento.

A continuación se presenta un análisis en cuanto a la jerarquía funcional y las características geométricas de las vías.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Al analizar el funcionamiento de la red del sector, se pudo observar que presenta básicamente un eje central y dos en los límites, los mismos que corresponden a vías colectoras.

Los ejes mencionados atraviesan todo el sector, por lo que se encuentran en contacto con casi todas las vías locales.

En el Gráfico N° 4.2.13, se señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

**GRÁFICO N° 4.2.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

#### C.1.1.1. Vías Colectoras.

En el sector de estudio se pudieron encontrar cinco vías colectoras:

- Antonio Lloret Bastidas: Esta vía corresponde al límite Norte del Sector de estudio, conecta la Av. de las Américas con la Av. Ricardo Durán.
- Francisco Ascázubi y Juan Larrea Guerrero: Estas vías nacen en la calle Vicente Mideros, no atraviesan todo el sector de estudio, pero se conectan directamente con la Av. de las Américas.
- Juan Pío Montúfar: Esta vía va en sentido Este - Oeste, dividiendo al sector por la mitad, en su totalidad, se puede decir que es la vía principal ya que es un eje organizador del sector; tanto las vías de la zona Norte como del Sur llegan a ésta. De igual manera que la calle Francisco Ascázubi, se conecta con la Av. de las Américas.
- Manuela Cañizares: Esta nace en la Antonio Lloret Bastidas, pero llega hasta la quebrada de El Salado y se prolonga hasta la Av. Ricardo Durán.

#### C.1.1.2. Vías Locales.

En el sector existen seis vías locales principales, las mismas que están conformadas por lo menos de dos tramos.

- Primera Convención: Esta vía está compuesta por dos tramos y es el límite Oeste del sector de estudio, se conecta directamente con dos vías colectoras, la Antonio Lloret Bastidas y la prolongación de la Manuela Cañizares.
- Mariano Villalobos y Atanasio Oleas: Están conformadas por tres tramos, y al igual que la Primera Convención se conectan con la Antonio Lloret Bastidas y la prolongación de la Manuela Cañizares.
- Vicente Mideros: Consta de cuatro tramos, y está en conexión directa con las cinco vías colectoras del sector.
- Manuel Alferez Cajias: Consta de cinco tramos y se conecta con cuatro de las vías colectoras.
- Manuel Quiroga: Finalmente esta vía está conformada por seis tramos y constituye el límite Este del sector, de igual manera que la anterior, está conectada a cuatro de las vías colectoras.

El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales,

**CUADRO N° 4.2.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUÍA	NÚMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
Colectora	38	39,18
Local	44	45,36
Condominial	8	8,25
Peatonal	7	7,22
TOTAL	97	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

con el 45.3%, las mismas que en su mayoría se conectan directamente con vías colectoras, lo que facilita una circulación rápida en el sector.

El segundo porcentaje más alto corresponde a vías colectoras con el 39.18%, lo que también es un factor positivo ya que proporciona varios ingresos o salidas al sector, además de distribuir el flujo vehicular para varios puntos.

El porcentaje de vías generadas para condominios es de 8.25%.

### C.1.2. Intersecciones conflictivas.

El sector al estar configurado por una trama reticular, no pre-

senta problemas en sus intersecciones, ya que no existen encuentros de más de dos vías.

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

### C.2.1. Longitud de tramos.

Si se analiza la trama inicial del sector, se puede observar que las longitudes de tramo son bastante similares, mas con las intervenciones posteriores, en donde se generaron nuevas vías, las longitudes de tramos se vuelven más pequeñas ya que aparecen nuevos cruces de vías a distancias menores. Ver Gráfico N° 4.2.14.

En el Cuadro N° 4.2.7. se encuentran detalladas los rangos de longitudes de tramo del sector.

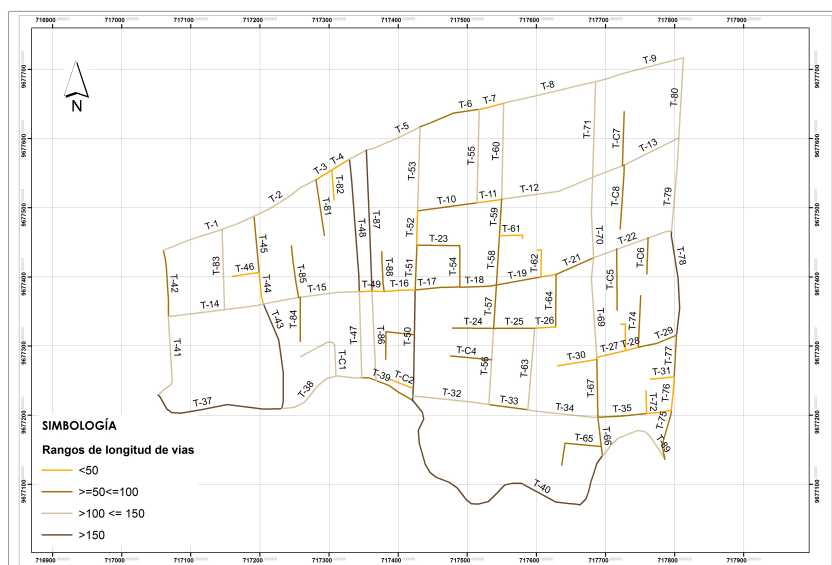
Como se indica, la mayoría de tramos se encuentran fuera de los rangos recomendables, es decir están por debajo de los 50m o sobrepasan los 100m.

Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía es-



pecialmente cuando la distancia entre tramos es demasiado corta.

**GRÁFICO N° 4.2.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Así tenemos que apenas el 38.14% de tramos están entre los 50m y 100m de distancia.

**CUADRO N° 4.2.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
<50	24	24.74
>=50 <=100	37	38.14
>100 <=150	29	29.90
>150	7	7.22
TOTAL	97	100.00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## C.2.2. Sección transversal de las vías según su jerarquía.

Este aspecto es importante ya que para que una vía cumpla su función debe tener las dimensiones mínimas requeridas de acuerdo a su jerarquía.

Se han obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

Es importante mencionar que las sección de la mayoría de tramos es bastante regular, es decir son tramos con secciones constantes.

**CUADRO N° 4.2.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)
T-1	8	T-26	0,6	T-51	11,9	T-76	9,63
T-2	9,2	T-27	10	T-52	11,9	T-77	9,6
T-3	11,65	T-28	9,75	T-53	11,9	T-78	11,8
T-4	12,8	T-29	10	T-54	6	T-79	9,6
T-5	11,9	T-30	9,55	T-55	1,04	T-80	12,12
T-6	10,7	T-31	5,47	T-56	9,98	T-81	4,17
T-7	12,63	T-32	12	T-57	10,44	T-82	2,94
T-8	10,8	T-33	11,53	T-58	11,31	T-83	2,06
T-9	11,4	T-34	12,4	T-59	10,27	T-84	2
T-10	13,6	T-35	9,45	T-60	6,11	T-85	1,8
T-11	13,4	T-36	9,48	T-61	6	T-86	0,99
T-12	13	T-37	27,4	T-62	9,36	T-87	1,51
T-13	19,36	T-38	30,34	T-63	6,67	T-88	1,36
T-14	14,3	T-39	29,8	T-64	7,8	T-89	3,99
T-15	20,15	T-40	26,12	T-65	16,15	T-C1	12,4
T-16	20	T-41	11,09	T-66	15,35	T-C2	7
T-17	20	T-42	10,54	T-67	15,35	T-C3	9,2
T-18	19,7	T-43	9,29	T-68	15,35	T-C4	12
T-19	22,6	T-44	13,46	T-69	17	T-C5	11,5
T-20	20,6	T-45	13,5	T-70	16	T-C6	9
T-21	20	T-46	5,26	T-71	14,7	T-C7	11,3
T-22	19,2	T-47	9	T-72	5,87	T-C8	9
T-23	6,3	T-48	8,7	T-73	3,91		
T-24	7,98	T-49	19,3	T-74	7,96		
T-25	10,46	T-50	12	T-75	10,17		

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el Cuadro N° 4.2.8. se exponen las secciones mínimas y máximas existentes en el sector de acuerdo a la jerarquía funcional. Se puede decir que tanto vías colectoras como locales se encuentran con secciones inadecuadas para su correcto funcionamiento, además también se incluyó la mínima sección de las vías peatonales, y es fundamental recalcar

**CUADRO N° 4.2.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN (m)	
	MÍNIMA	MÁXIMA
COLECTORAS	8	30,34
LOCALES	2,94	19,3
PEATONALES	0,6	3,99

*Fuente: Documento Docente: Teoría de la Planificación II. Arq. Fernando Pauta.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

que ésta corresponde a una dimensión demasiado pequeña. Los datos expuestos son los mínimos encontrados, por lo que no es el reflejo de todos los tramos.

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen en el Cuadro N° 4.2.10. son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

De acuerdo a los datos expuestos a continuación. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable. Aún cuando este dato con respecto a la superficie es normal, el número de metros cuadrados de vía por habitante está por encima de lo recomendable, este factor se debe seguramente a la

baja densidad poblacional del sector.

**CUADRO N° 4.2.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA TOTAL (ha)	ÁREA DE VÍAS (ha)	%VÍAS	m <sup>2</sup> DE VÍAS /hab
31,7	6,9	21,7	51,19

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

#### 4.1.2.6. EQUIPAMIENTOS.

En este sector de estudio no se registraron equipamientos.

#### 4.1.2.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

##### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

En el sector de estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación: *continua sin retiro*, *aislada con retiro*, *aislada sin retiro*, *pareada con retiro*, *pareada sin retiro* y *continua con retiro*, siendo las dos últimas las que predominan en el sector analizado.

De acuerdo al Cuadro No 4.2.11. la implantación del 51.37% de las edificaciones es continua con retiro, siendo éste el mayor porcentaje.

Otro tipo de implantación predominante en el sector son las pareadas sin retiro que representan el 29.11% del total. Se puede decir que en cuanto a la implantación el sector mantiene homogeneidad, ya que los demás tipos de implantación encontrados se presentan en bajos porcentajes.

**CUADRO N° 4.2.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

TIPO DE IMPLANTACIÓN	NUMERO	PORCENTAJE %
Continua sin retiro	20	6,85
Continua con Retiro	150	51,37
Aislada con retiro	5	1,71
Aislada sin retiro	20	6,85
Pareada con retiro	12	4,11
Pareada sin retiro	85	29,11
TOTAL	292	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B. ALTURA EN PISOS.

En este sector el 56.8 % corresponde a edificaciones de dos pisos de altura, seguidas por las de tres y un piso que representan el 27.05% y 15.04% respectivamente. El haberse mantenido las alturas predominantes máximo de tres niveles ha generado tramos bastante homogéneos. Al no haberse llevado a cabo edificios en altura permite que se conserven visuales amplias y libres.

**CUADRO N° 4.2.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR EL SALADO.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

NÚMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE %
1	44	15,07
2	166	56,85
3	79	27,05
4	3	1,03
TOTAL	292	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.1.2.8. CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos más representativos del sector analizado.

- El sector de estudio se configuró fundamentalmente a partir del perfil de los terrenos preexistentes y de las acequias que existían antiguamente, este sector presenta continuidad en casi todos sus tramos.
- En este sector de estudio están registrados veinte condominios, de los cuales ocho generaron nuevas vías para su uso exclusivo, las restantes se encuentran directamente hacia la vía principal. Estos condominios aparecen registrados en la década del 2000. Evidentemente los condominios que no poseen áreas comunales fueron realizados para evitar la lotización del terreno y así no perder posibles edificaciones. En cuanto a los condominios que si poseen áreas comunales, se puede decir que éstas se resumen básicamente a las vías de acceso ya que no poseen espacios verdes significativos.
- La trama del asentamiento es reticular, presenta tramos continuos en su mayoría. En este sector se realizaron intervenciones donde se crearon varias vías de retorno, o vías constituidas con muy pocos tramos, pero no fueron en gran cantidad, por lo que la trama se ha conservado organizada.
- El sector posee un amanzanamiento bastante homo-

géneo, tanto en sus dimensiones como en sus formas, mas el fraccionamiento de sus manzanas no se dieron de manera organizada, y se muestra desordenado, presentando tamaños de lote muy variados.

- En cuanto a la jerarquización funcional de la red vial, es muy clara, las vías principales poseen en su mayoría secciones adecuadas, permitiendo un correcto funcionamiento de las vías.
- La longitud de los tramos no varían demasiado, existen pocos tramos que sobrepasan los 150m. La mayoría de las vías poseen al menos la sección mínima requerida.
- Es un sector en el que predominan la edificaciones continuas con retiro y pareadas sin retiro. Las edificaciones se elevan principalmente entre dos y tres pisos de altura.
- El indicador de vías por habitante está elevado, pero fundamentalmente es por la baja densidad poblacional del sector. Este es un sector que se configuró como un núcleo único, alejado de la zona urbana de Cuenca de 1970, y conserva aún varios lotes vacantes.
- Finalmente se puede decir que este sector no presenta mayores problemas en cuanto a la configuración de su

trama, ya que es organizada y la jerarquización de sus vías es clara.

- Aún cuando no existen problemas físicos visibles es importante mencionar un factor causado por la falta de control sobre el crecimiento de la ciudad, y es que como ya se dijo este sector se configuró aislado de la zona urbana, mas lógicamente cuenta con los servicios básicos indispensables, mismos que no están siendo aprovechados al 100% ya que cerca de 200 lotes cuentan con el servicio pero no lo utilizan ya que son vacantes.





# **ANÁLISIS DE SECTORES**

## **DÉCADA**

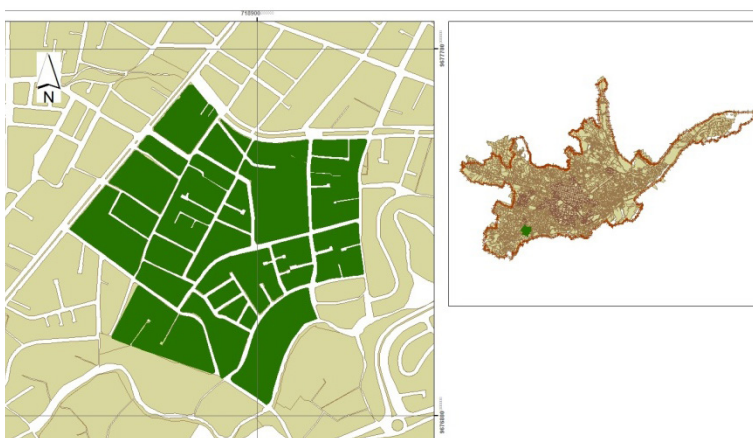
### **1980 - 1990**

### 4.1.3. SECTOR 3: PUERTO DE PALOS.

#### 4.1.3.1. LOCALIZACION.

Este sector se encuentra ubicado en la zona Sur - Oeste de la ciudad, y forma parte de la parroquia Yanuncay. Este sector de estudio está conformado por zonas cuya topografía es escarpada y otras cuya topografía es casi plana siendo éstas las que se aproximan a la avenida Loja.

**GRÁFICO N° 4.3.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

#### 4.1.3.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

Este sector de estudio posee una superficie de 33.16 ha. Su densidad bruta es de 100.7 hab/ha, y cuenta con una población total de 3339 habitantes.

**CUADRO N° 4.3.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	SUPERFICIE (HA)	POBLACION	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)
S3	33,16	3339	100,7

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

INEC, Censo de población y vivienda 2010.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Finalmente de acuerdo a los rangos establecidos previamente, la densidad existente en este sector se puede considerar como alta.

#### 4.1.3.3. CARACTERÍSTICAS SOCIO - ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es medio.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximadamente 3339 habitantes de los cuales 1609 eran hombres y 1730 eran mujeres, representando el 48.2% y 51.8% respectivamente.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al inec, para el año 2010, el 35.9% de la población residente había asistido a la secundaria, el 29.09% había asistido únicamente a la primaria y el 22.49% contaba con educación superior mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 3.9% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 55.9% del total.

Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 71.2% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 25.7% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 3.1% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### 4.1.3.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.

Como punto de partida se ha analizado la configuración inicial que poseía el lugar.

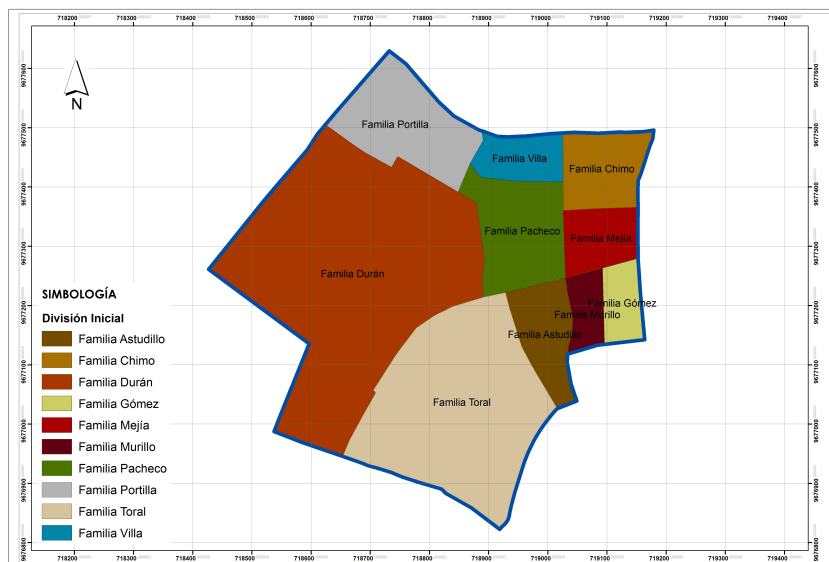
Así entonces se realizó una visita de campo, en donde los moradores más antiguos del lugar definieron de manera aproximada los límites de las haciendas que existieron en este sector.

Según la información recopilada se sabe que inicialmente este sector estuvo dividido en diez haciendas pertenecientes a las familias Astudillo, Chimo, Durán, Gómez, Mejía, Murillo, Pacheco, Portilla, Toral y Villa.

En el Gráfico N° 4.3.2. se puede observar la división que poseía el sector.

La división que se llevó a cabo en el sector, es un tanto irregular, ya que el perfil de algunas de sus partes sigue formas variadas, poco ortodoxas y además existe una marcada deferencia de áreas entre ellas.

**GRÁFICO N° 4.3.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**



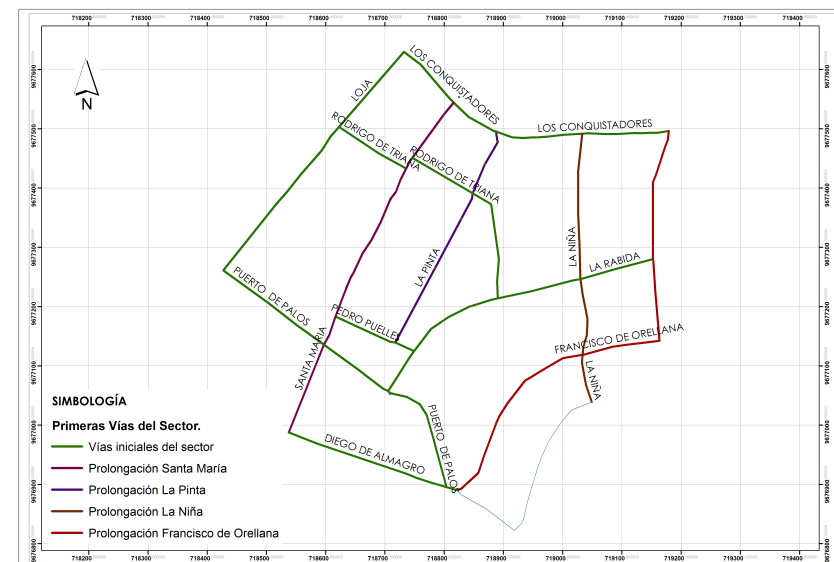
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Posteriormente conforme se fue consolidando el sector por la década del 80, se empezaron a trazar las primeras vías vehiculares, teniendo entre estas, las prolongaciones de las calles Santa María, La Pinta, La Niña y Francisco de Orellana, que para ese entonces llegaban hasta la Avenida Don Bosco.

De acuerdo a la división inicial del sector se puede observar que algunas vías siguieron el perfil de las haciendas preexis-

**GRÁFICO N° 4.3.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**PRIMERAS VÍAS.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

tentes, tal es el caso de las calles Rodrigo de Triana, La Rábida y la Niña, siendo las dos primeras fundamentales para la organización del lugar, ya que a partir de éstas se generan formas irregulares en las manzanas. Con respecto a las demás vías, se puede decir que han surgido de manera independiente a la división inicial del sector, pues como ya se mencionó previamente, algunas son el producto de la prolon-

**GRÁFICO N° 4.3.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

gación de calles preexistentes y otras han sido producto de intervenciones aisladas.

Es importante mencionar que en este primer trazado existe la tendencia de formar una retícula en la parte Nor-Oeste del sector, mas en la parte Este y Sur el trazado se vuelve más confuso, especialmente por la topografía escarpada del lu-

gar. En el Gráfico N° 4.3.4. se observa la aparición de varias vías de retorno, que surgen sin planificación alguna, y que además brindan acceso a pocos lotes.

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES:

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

**CUADRO N° 4.3.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	AREA TOTAL	AREA CONSTRUIDA (PB)	AREA LIBRE (m2)	NUMERO DE VIVIENDAS	TIPO DE VIVIENDA
C1	214,18	174,41	39,7	2	Unifamiliar
C2	146	115	31	2	Unifamiliar
C3	142	112	30	2	Unifamiliar
C4	454,6	247,42	207,18	4	Unifamiliar
C5	454,6	247,42	207,18	4	Unifamiliar
C6	192,75	99,6	93,15	3	Unifamiliar
C7	157,27	82	75,27	2	Unifamiliar
C8	328,47	123,15	205,32	2	Unifamiliar
C9	286	157,94	128,06	3	Unifamiliar
C10	270	179,02	90,98	3	Unifamiliar
C11	354,95	207,85	147,1	4	Unifamiliar
C12	182	64	118	2	Unifamiliar
C13	151	120,42	30,58	2	Unifamiliar
C14	238,16	120,18	117,98	2	Unifamiliar

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*



Específicamente en el sector de estudio, se encontraron catorce condominios, como se indica en el Cuadro N° 4.3.2; los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar.

la media es de 60 m<sup>2</sup>, y la máxima de 87m<sup>2</sup>. Es fundamental mencionar que el 78.58% de los condominios, tienen acceso desde la vía principal, mientras que el 21.42% generó nuevas vías para brindar acceso a sus viviendas.

**GRÁFICO N° 4.3.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.  
CONDOMINIOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Dentro de éstos, el lote de menor tamaño posee un área de 142m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 454.6 m<sup>2</sup>. La menor área de construcción en planta baja, por vivienda es de 32m<sup>2</sup>

**GRÁFICO N° 4.3.6.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.  
VÍAS DE USO EXCLUSIVO PARA CONDOMINIOS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el gráfico anterior se señalan las nuevas vías que se generaron para dichos condominios.

#### 4.1.3.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características y de manera más detenida su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

Este es un sector que se encuentra condicionado por su topografía, pues está dividido en una zona alta (Norte) y una baja (Sur), por una vía curva que atraviesa el sector.

En la zona Norte algunas vías se mantienen paralelas, generando un trazado con tendencia reticular. En la zona Sur se observa una trama que aparentemente tiende a formar una retícula, aunque se muestra un tanto más desordenada, ya que aparecen nuevas manzanas mucho más pequeñas y vías que no son continuas.

##### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

El sector de estudio está dividido en 29 manzanas, las mismas que poseen dimensiones sumamente diferentes entre

ellas, siendo la menor de 0.08ha, la media de 0.65ha y la máxima de 3.2ha.

**GRÁFICO N° 4.3.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**

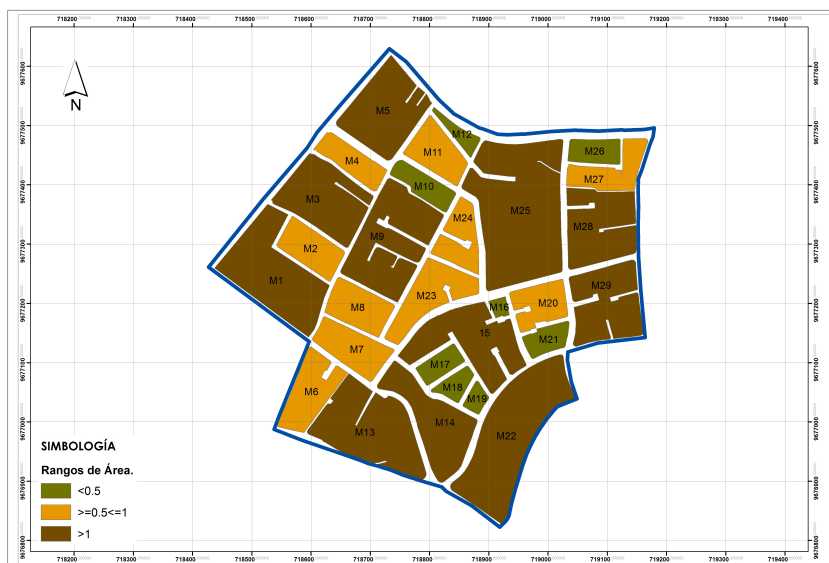


*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.3.3. la mayoría de manzanas poseen áreas mayores a una hectárea, representando el 38% del total, mientras que el porcentaje restante se encuentra dividido en aquellas manzanas que tienen áreas entre 0.5

y 1 y menores a 0.5, representando el 34% y 28% respectivamente. Se puede decir que el 66% de las manzanas no poseen áreas adecuadas y son muy heterogéneas.

**GRÁFICO N° 4.3.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Al haberse configurado manzanas de tan variadas dimensiones, se generan tramos discontinuos, provocando que el trazado pierda orden.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**CUADRO N° 4.3.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
< 0,5 ha	8	28%
≥ 0,5ha ≤ 1ha	10	34%
> 1ha	11	38%

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es importante mencionar que existen pocas manzanas que no tienen proporción, tal es el caso de las manzanas 14 y 15.

### A.3. FORMA DE LAS MANZANAS.

Se puede considerar a la mayoría de las manzanas como regulares, ya que no presentan dificultad para su fraccionamiento, mas es importante mencionar que algunas poseen formas irregulares y ángulos poco funcionales.

Analizando de manera detenida cada una de las manzanas que conforman el sector de estudio, se ha podido extraer formas que aún sin ser puras conservan la esencia de figuras definidas.

Se identificó un mayor número de manzanas rectangulares, representando estas el 45% del total, con el 20% se encuentran las manzanas trapezoidales, un 14% corresponde a

**GRÁFICO N° 4.3.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

manzanas triangulares, el 10% son cuadradas, el 7% irregulares y finalmente el último 4% corresponde a manzanas curvilíneas.

Se puede decir que el amanzanamiento no presenta demasiados problemas en cuanto a su forma, ya que en su ma-

yoría pueden ser fraccionadas de manera bastante regular. Por otra parte la variedad de formas es el reflejo de varias intervenciones descoordinadas entre ellas, provocando que el trazado no posea la claridad y el orden adecuado.

## **B. LOTEAMIENTO.**

Como parte del análisis del sector se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes, e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió algún tipo de planificación.

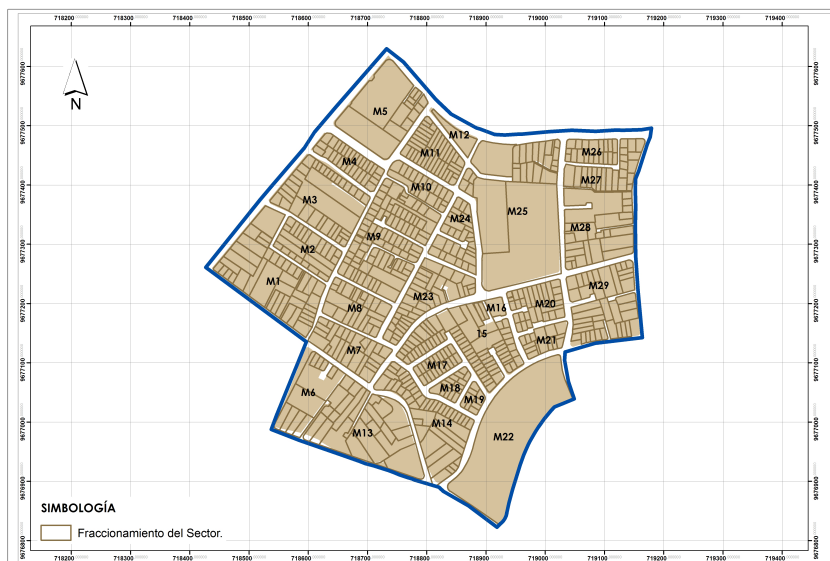
De acuerdo al fraccionamiento existente en el sector de estudio, se pudo observar que en algunas manzanas se aplicaron los criterios de fraccionamiento en H y X; es importante mencionar que visiblemente se han aplicado dichos criterios pero no se los ha cumplido a cabalidad.

Así entonces se identificaron los siguientes tipos de fraccionamiento:

Tipo H: Este tipo de fraccionamiento se encontró en las manzanas 17, 15 (en sus elementos rectangulares), 10 y 4.

Tipo X: Se lo encontró en las manzanas 11, 18.

**GRÁFICO N° 4.3.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TAMAÑOS DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector. A continuación en el Cuadro N° 4.3.4. se exponen los rangos de

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

área y en el Gráfico N° 4.3.11. se ha plasmado la distribución de los mismos.

**CUADRO N° 4.3.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGOS DE TAMAÑO DE LOTES		
RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
$\leq 100$	16	2,13
$> 100 \leq 150$	207	27,56
$> 150 \leq 200$	189	25,17
$> 200 \leq 300$	140	18,64
$> 300 \leq 400$	72	9,59
$> 400 \leq 500$	40	5,33
$> 500 \leq 750$	41	5,46
$> 750 \leq 1000$	14	1,86
$> 1000 \leq 2500$	22	2,93
$> 2500 \leq 5000$	6	0,80
$> 5000 \leq 10000$	2	0,27
$> 10000$	2	0,27
TOTAL	751	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro anterior más de la mitad de los lotes poseen un área de 100 a 200 m<sup>2</sup>.

La mayoría se encuentra en las partes centrales tanto de la zona Norte como de la zona Sur.

Los porcentajes más significativos de los demás lotes están distribuidos en rangos de áreas que van de 200m<sup>2</sup> a 300 m<sup>2</sup> y



de 300m<sup>2</sup> a 400 m<sup>2</sup>, representando el 18.6% y 9.5% respectivamente.

Los lotes de mayor dimensión, están ubicados principalmente en las zonas perimetrales del sector.

**GRÁFICO N° 4.3.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de lotes poseen forma rectangular, y su disposición en la manzana es bastante regular, exceptuando pocas manzanas en donde por su forma ha dificultado el fraccionamiento. De manera general se observa un fraccionamiento bastante ordenado.

En el siguiente cuadro se indican los rangos en los que se encuentran las proporciones que predominan en los lotes del sector de estudio.

**CUADRO N° 4.3.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
> 1 / 3	90	11,98
1 / 3.	66	8,79
1 / 2,5	177	23,57
1 / 2.	149	19,84
1 / 1,5	187	24,90
1 / 1.	82	10,92
TOTAL	751	100,00

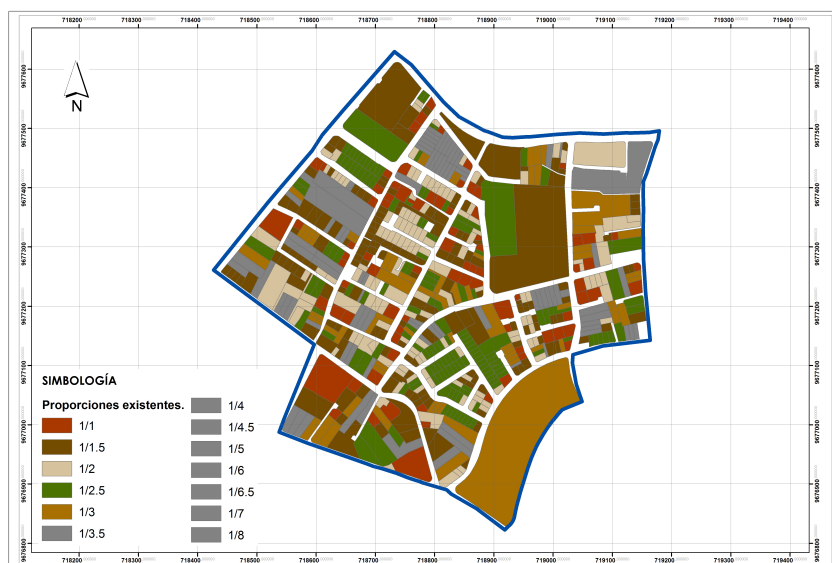
Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro N° 4.3.5. el 11.98% de lotes

posee un fraccionamiento donde las proporciones no se encuentran dentro del rango más óptimo. En este sector de estudio el porcentaje de lotes que se encuentran fuera del rango es bajo, la mayoría de éstos están en manzanas con formas irregulares.

**GRÁFICO N° 4.3.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## C. RED VIAL.

La red vial principal en su mayoría es clara, mas en lo referente a vías locales se puede decir que hay mucho desorden por la falta de continuidad que estas presentan.

A continuación se presenta un análisis en cuanto a la jerarquía funcional y las características geométricas de las vías.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Al analizar el funcionamiento de la red vial del sector, se pudo observar que presenta ejes que conectan muy bien la zona alta con la baja, estableciendo una jerarquización vial clara.

Es importante recalcar que las vías locales han sido concebidas como proyectos aislados, ya que la mayoría de éstas cuentan solo con un tramo, lo que provoca que el sistema no funcione bien, dado que no existe continuidad.

En el Gráfico N° 4.3.13. se señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

**GRÁFICO N° 4.3.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.1. Jerarquización Existente:

#### C.1.1.1. Vías Arteriales.

Existen dos vías arteriales en el sector, las mismas que li-

mitan el mismo. A continuación se indican cuales son estas vías.

- **Av. Loja:** Esta vía limita el sector, y atraviesa la ciudad, uniendo varios sectores de la misma, pues va desde la zona Sur (entrada a Baños) y llega hasta la Av. 12 de abril, conectando la terraza baja de la ciudad con la media (Centro Histórico).
- **Av. Los Conquistadores:** Esta vía va en sentido Este - Oeste, y une la Av. Loja con la Av. Doce de Octubre.

#### C.1.1.2. Vías Colectoras.

En el sector de estudio se pudieron encontrar ocho vías colectoras:

- **Santa María:** Esta es una vía que atraviesa todo el sector de Norte a Sur y es una de las que lleva el flujo vehicular hasta la Av. de Los Conquistadores.
- **La Pinta:** Esta vía no atraviesa el sector en su totalidad, pero al igual que la Santa María, lleva el flujo vehicular hasta la Av. de los Conquistadores.
- **La Niña:** Esta vía va en sentido Norte - Sur y atraviesa La Rábida, ésta también se conecta directamente con

la Av. de los Conquistadores, y atraviesa el sector en su totalidad.

- Francisco de Orellana: Esta vía atraviesa el sector de estudio. Se conecta directamente con la Av. de Los Conquistadores, y se une con la Puerto de Palos, ya que llega hasta la orilla del río y toma la dirección de la misma.
- Puerto de Palos: Ésta se conecta directamente con la Av. Loja, y con la Francisco de Orellana en sus extremos, también mantiene conexión con otras colectoras como la Santa María y La Niña.
- Calle Rodrigo de Triana: Esta vía está conformada por tres tramos continuos que se conectan a la Rábida y a la calle Santa María, de esta última nace un tramo con el mismo nombre (Rodrigo de Triana) que llega hasta la Av. Loja, convirtiéndose este último en una vía colectora.

En este sector se generaron varias vías colectoras ya que muchas de éstas son la prolongación de otras existentes .

Existen otras vías colectoras que se comunican con las arteriales, pero están compuestas de un solo tramo, por lo que no se las menciona, mas están expresadas en el Gráfico No 3.3.12.

#### C.1.1.3. Vías Locales.

La mayoría de vías locales están conformadas por un solo tramo, y en varios casos éstas son de retorno.

- La Rábida: Esta vía cruza la mayoría del sector, dividiéndolo en dos terrazas, una alta y otra baja. Ésta se conecta de manera directa con la Francisco de Orellana y la Puerto de Palos.
- Luis Santangel: Está conformada por tres tramos, de igual manera en el cruce con la calle Santa María pierden continuidad.
- De la Conquista: Es una vía conformada por tres tramos, y se conecta con la Rábida y la Francisco de Orellana.
- Pedro Puelles: Consta únicamente de dos tramos, pero tiene conexión directa con la Santa María y La Pinta.
- Diego de Almagro: Está conformada por tres tramos, se encuentra al Sur del sector y se conecta con la Santa María, Puerto de Palos y la Francisco de Orellana.

**CUADRO N° 4.3.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	NÚMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
Arterial	7	8,33
Colectora	29	34,52
Local	46	54,76
Peatonal	2	2,38
TOTAL	84	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo al cuadro expuesto previamente, el porcentaje más alto corresponde a las vías locales, con un 48.8%, también se observa que el 42.5 % corresponde a vías colectoras, lo cual es un factor que contribuye a que el tráfico vehicular sea más fluido y para que el sector tenga varios puntos de acceso.

El 7.09% corresponde a las vías arteriales que limitan el sector y el 1.57 % a vías peatonales.

### C.1.2. Intersecciones conflictivas.

Es importante señalar las intersecciones conflictivas que hay en la red, ya que representan cierto peligro para los usuarios, mas sin embargo, en este sector de estudio no se identifica-

ron intersecciones que presenten mayores problemas, como para ser analizadas.

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

### C.2.1. Longitud de tramos.

Al analizar las longitudes de tramo existentes en el sector, se puede apreciar la falta de coordinación e integración entre los distintos proyectos de urbanización, ya que varios de estos no cumplen con las normativas, generando tramos viales demasiado cortos o excesivamente largos, dando como resultado una red vial discontinua.

En el Cuadro N° 4.3.7. se encuentran detalladas los rangos de longitudes de tramo del sector.

Como se señala en el siguiente cuadro el 35.4% de las vías posee una longitud de tramo inferior a los 50m considerados como inadecuados en el diseño de vías.

Varios de estos tramos se dan por los proyectos que se han



construido en diferentes períodos y que han sido concebidos de manera aislada, es decir sin considerar a la ciudad como su entorno, de esta manera se han generado tramos tan cortos, que existen cruces de vías a menos de 10 metros.

**CUADRO N° 4.3.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**TRAMOS SEGÚN RANGO DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
<50	45	35,43
$\geq 50 \leq 100$	52	40,94
> 100	30	23,62
TOTAL	127	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Cerca del 24% de tramos excede los 100 metros considerados como estándar, son tramos en donde no se han dado mayor número de proyectos de urbanización, además de estar ligados a las dimensiones del amanzanamiento.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente, más de la mitad de tramos se encuentran fuera de la norma, lo que puede representar problemas en la funcionalidad de la red.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.3.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.2.2. Sección transversal de las vías según su jerarquía.

Estos datos son importantes en la conformación del sector ya que influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en el funcionamiento de la red.

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos,

con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.3.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)
T-1	30,8	T-26	6,5	T-51	13,3	T-76	3	T - 101	8
T-2	27,16	T-27	6	T-52	10,67	T-77	3	T - 102	8
T-3	29,57	T-28	6,6	T-53	8,5	T-78	2	T - 103	10
T-4	31	T-29	10,5	T-54	6,7	T-79	8,3	T - 104	12,11
T-5	28,42	T-30	11,7	T-55	10,8	T-80	7,9	T - 105	12
T-6	8	T-31	14,5	T-56	9,1	T-81	8,4	T - 106	11,13
T-7	8,5	T-32	15,95	T-57	7,25	T-82	9,7	T - 107	10,55
T-8	2	T-33	11,15	T-58	25,9	T-83	8,9	T - 108	10
T-9	5,8	T-34	10,5	T-59	20,12	T-84	9,25	T - 109	10,3
T-10	9,8	T-35	9,8	T-60	21,9	T-85	8,5	T - 110	10
T-11	11,6	T-36	10	T-61	19	T-86	5,6	T - 111	9,8
T-12	2	T-37	8,5	T-62	7,3	T-87	5,55	T - 112	10,65
T-13	14	T-38	10,28	T-63	5,67	T-88	5,05	T - 113	4,5
T-14	5	T-39	9,35	T-64	7,25	T-89	10,67	T - 114	3,87
T-15	6	T-40	9	T-65	8	T-90	8	T - 115	5,68
T-16	3,3	T-41	7,67	T-66	6,95	T-91	9,32	T - 116	6,17
T-17	7	T-42	7,5	T-67	5,8	T - 92	9,55	T - 117	7,4
T-18	6	T-43	5,8	T-68	5,85	T - 93	9,5	T - 118	8,5
T-19	3,1	T-44	7,9	T-69	6	T - 94	6,8	T - 119	8,5
T-20	6	T-45	4,09	T-70	6,4	T - 95	9,5	T - 120	11
T-21	6,9	T-46	7,8	T-71	9,4	T - 96	7	T - 121	3
T-22	4,5	T-47	7,75	T-72	8,7	T - 97	6	T - 122	3
T-23	6,3	T-48	8	T-73	6,9	T - 98	7,15	T - 123	7,23
T-24	3,8	T-49	9,5	T-74	7,56	T 99	7,53	T - 124	13,3
T-25	3,7	T-50	3	T-75	3,75	T - 100	5,66		

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es importante mencionar que las sección de la mayoría de tramos es bastante regular, es decir son tramos con secciones constantes.

En el siguiente cuadro, se exponen las secciones mínimas y máximas existentes en el sector de acuerdo a la jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.3.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MEDIANA	SECCIÓN MÁXIMA	SECCIÓN MEDIANA
ARTERIALES	19	3,73	31	8,5
COLECTORAS	4,5		15,95	
LOCALES	2		14	

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo al cuadro anterior se puede decir que tanto vías arteriales como colectoras y locales se encuentran con secciones inadecuadas para su correcto funcionamiento. Es importante recalcar que los datos expuestos son los mínimos encontrados, por lo que no es el reflejo de todos los tramos.

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.3.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA TOTAL (ha)	ÁREA DE VÍAS (ha)	%VÍAS	m² DE VÍAS /hab
33,1	6,08	18,36	18,2

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.3.10. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total y a los habitantes del sector está ligeramente por debajo del estándar.

Es importante considerar que este indicador no quiere decir que hay muy pocas vías en el sector, es fundamental considerar que se trata de un sector cuya densidad poblacional es alta y puede ser el causante de este indicador.

#### **4.1.3.6. EQUIPAMIENTOS.**

El objetivo de analizar los equipamientos existentes es determinar si existe una correcta distribución de los mismos.

Para ello, se ha establecido en este estudio la superficie que se ha destinado para su funcionamiento y su ubicación.

### **A. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**

En el sector de estudio se pudieron encontrar los siguientes equipamientos:

a) Equipamiento de Intercambio.

- Mercado.

#### **A.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**

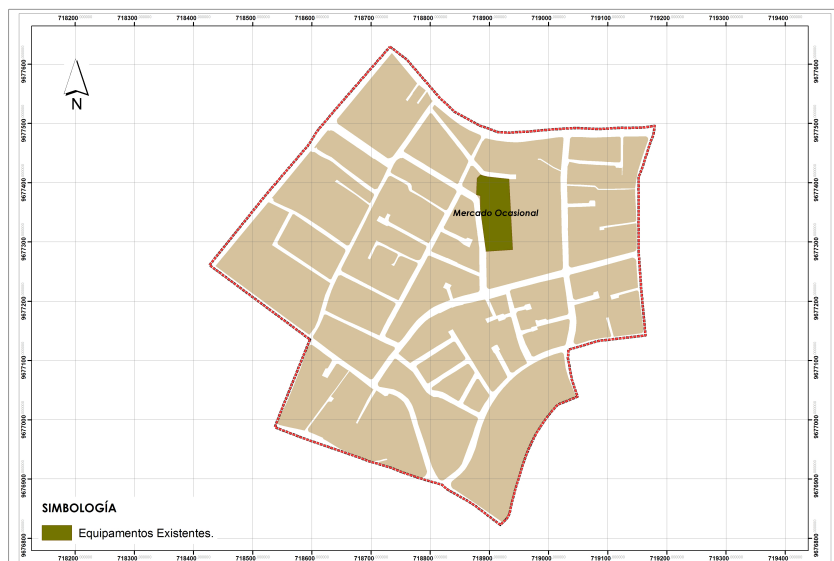
##### **A.1.1. Equipamiento de Intercambio.**

###### *A.1.1.1. Mercado Ocasional.*

Este equipamiento se encuentra ubicado en el sector S3, manzana 15, se encuentra en un predio perteneciente a ETAPA, cuya superficie es de 6220 m².

Este es un mercado de productos agrícolas que funciona solamente determinados días.

**GRÁFICO N° 4.3.15.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.3.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

##### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

De acuerdo al Cuadro N° 4.3.11. la implantación del 68.5%

de las edificaciones es continua con retiro, siendo este el mayor porcentaje. Otro tipo de implantación predominante en el sector son las pareadas sin retiro que representan el 18.4% del total.

Se puede decir que en cuanto a la implantación el sector es muy homogéneo lo que permite mayor orden, logrando una tipología a nivel de sector y brindando una mejor lectura del mismo.

**CUADRO N° 4.3.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACIÓN	NUMERO	PORCENTAJE %
Continua sin retiro	19	3,58
Continua con Retiro	364	68,55
Continua con portal	1	0,19
Aislada sin retiro	13	2,45
Pareada con retiro	36	6,78
Pareada sin retiro	98	18,46
TOTAL	531	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. ALTURA EN PISOS.

En este sector el 56.5 % corresponde a edificaciones de dos pisos de altura, seguidas por las de tres y un piso que representan el 25.05% y 15.44% respectivamente.

El haberse mantenido las alturas predominantes máximo de tres niveles ha generado tramos bastante homogéneos.

En cuanto al paisaje, se puede decir que las visuales más valiosas se encuentran al Sur del sector, en donde la mayoría de las edificaciones mantienen los tres pisos; este hecho sumado al factor topografía, generan visuales libres, ya que la zona Sur se encuentra en niveles más bajos.

**CUADRO N° 4.3.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PUERTO DE PALOS.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NÚMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE %
1	82	15,44
2	300	56,50
3	133	25,05
4	16	3,01
TOTAL	531	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.1.3.8.- CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos más representativos del sector analizado.

- La configuración inicial del sector viene dada principalmente por tres factores: la forma en que se dividían los terrenos inicialmente, la topografía escarpada del lugar y posteriormente por la prolongación de la Pinta, la Niña, la Santa María y la Francisco de Orellana. Se trató de formar una retícula en la zona Norte pero por seguir el perfil de algunos terrenos no se concretó adecuadamente. Las vías que se crearon de manera posterior no contribuyeron en la organización de la trama, pues provocaron mayor confusión, ya que en su mayoría constan únicamente de dos o tres tramos, o son vías de retorno, que rompen completamente con la continuidad de la red.
- En el sector se puede encontrar manzanas de diferentes dimensiones y formas, haciendo que la trama no sea clara, además de generar tramos o muy largos o demasiado cortos. La falta de regularidad en la forma de algunas de las manzanas han provocado que se realizara un fraccionamiento desordenado y con lotes desproporcionados.
- Un aspecto positivo del sector es que de los condomi-





nios existentes solo tres crearon más vías para su uso. El problema en los que no han generado áreas comunales, es que han conformado condominios con acceso directo desde la vía principal, con el objeto de evitar la lotización de los terrenos, que resultaría menos productivo desde el punto de vista económico del proyectista.

- Cerca del 53% de lotes poseen áreas de 100 m<sup>2</sup> a 300m<sup>2</sup>, lo que representa una gran cantidad de lotes que no poseen las áreas más óptimas. La mayoría de los lotes poseen proporciones que se encuentran dentro de los rangos adecuados.
- Se puede decir que la jerarquización funcional del sector es clara, en lo referente a las vías colectoras, pues son fácilmente identificables, aunque sus características geométricas no son las adecuadas en varios de sus tramos. En lo referente a las vías locales que puede decir que presenta problemas por el hecho de no establecer ejes que marquen una jerarquización entre ellas.
- Este es un sector en el que predominan las edificaciones de continuas con retiro y pareadas sin retiro, así como las edificaciones de dos y tres pisos de altura; los porcentajes en los que se presentan estos datos son positivos porque propician la homogeneidad del sector, teniendo

visuales libres.

- En cuanto a los indicadores de vías por habitantes, se indicó que estaba por debajo de lo usual, seguramente por tratarse de un sector de una densidad poblacional alta.
- Finalmente se puede concluir que la trama presenta problemas por sus condiciones topográficas y por las intervenciones que se realizan de manera aislada.

## 4.1.4. SECTOR 4: LAS PENCAS.

### 4.1.4.1. LOCALIZACION.

El sector de estudio está ubicado en la zona Noroeste de la ciudad, y forma parte de la parroquia San Sebastián. Éste posee una topografía irregular, básicamente está constituido por dos partes, una cuya topografía es escarpada (Norte) y otra que es más regular (Sur).

**GRÁFICO N° 4.4.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 4.1.4.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

Este sector de estudio posee una superficie de 25.93ha. Su densidad bruta es de 64.83 hab/ha, y una población total de 1681 habitantes.

**CUADRO N° 4.4.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	SUPERFICIE (HA)	POBLACION	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)
S4	25,93	1681	64,83

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los rangos expuestos se puede decir que la densidad del sector de estudio es media.

### 4.1.4.3. CARACTERÍSTICAS SOCIO - ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es medio.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron



registrados aproximadamente 1681 habitantes de los cuales 755 eran hombres y 925 eran mujeres, representando el 44.94% y el 55.06% de la población respectivamente.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al inec, para el año 2010, el 38.92% de la población residente contaba con educación superior, el 30.38% había asistido a la secundaria, el 19.43% había asistido únicamente a la primaria mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 2.59% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 57.7% del total. Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 62% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 30.5% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 7.5% posee empleos públicos, cargos ejecu-

tivos o administrativos en empresas. De acuerdo a los datos expuestos, se tiene que cerca del 60% de la población residente del lugar es económicamente activa, de los cuales casi el 30% posee empleos con remuneraciones de medias a altas.

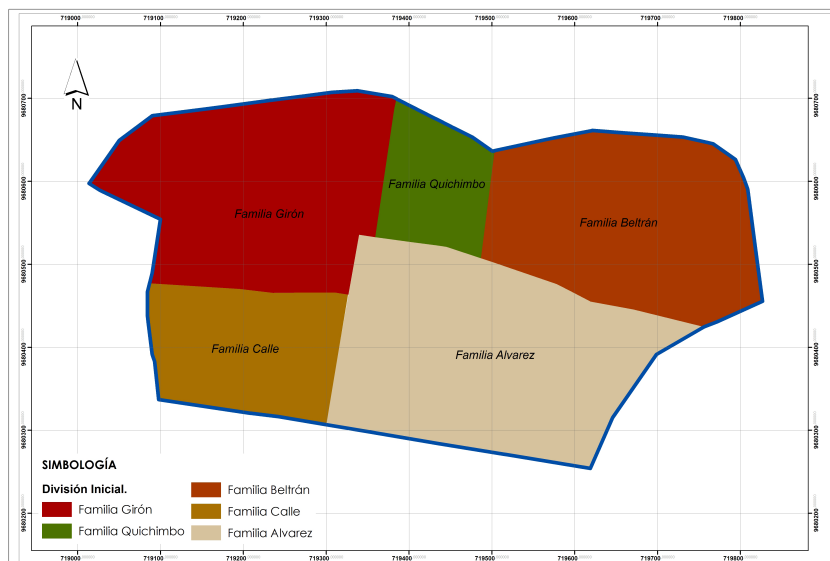
#### **4.1.4.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.**

Se realizó una visita de campo con el fin de obtener información sobre la división inicial del sector, y algunos de los pobladores proporcionaron información pero fue un tanto ambigua, por lo que los límites de los terrenos existentes son aproximados.

Según la información recopilada se sabe que inicialmente este sector estuvo dividido en cinco terrenos pertenecientes a las familias Girón, Quichimbo, Beltrán, Calle y Álvarez.

En el Gráfico N° 4.4.2. se puede observar la división que poseía el sector. La división que se llevó a cabo en el sector, posee formas bastante regulares. Básicamente el cambio en la topografía marca los límites de los terrenos en sentido Este - Oeste. Posteriormente conforme se fue consolidando el sector, se empezaron a trazar las primeras vías vehiculares, teniendo entre estas, el Camino del Tejar, Camino de Las Pencas, entre otras.

**GRÁFICO N° 4.4.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**

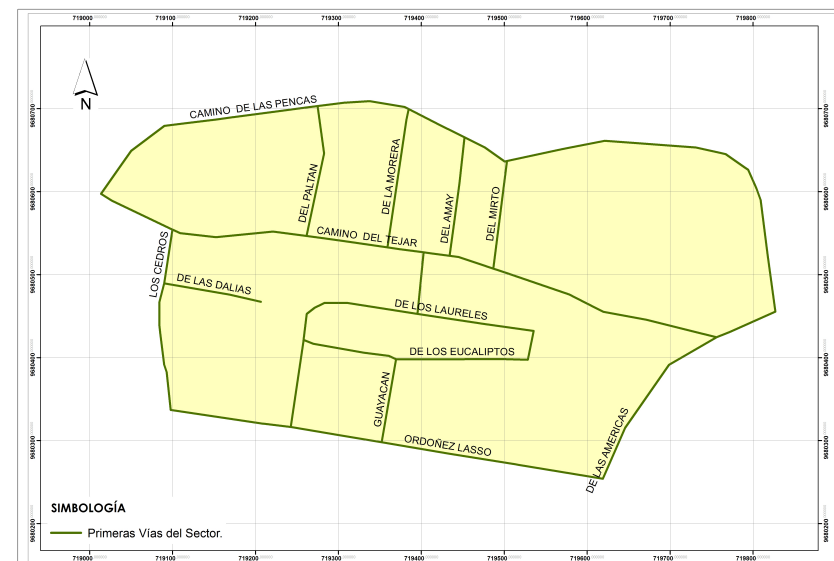


*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El Camino del Tejar siguió el perfil de uno de los terrenos, que aparentemente coincidía con el cambio de altura de la topografía. Las demás vías también siguieron los perfiles de los terrenos, pero éstos eran bastante regulares, lo que no provocó mayor problema. Posteriormente en la zona Este el sector se conformó por un proyecto de urbanización, llamado Las Pencas, proyecto que fue emprendido por una institución

**GRÁFICO N° 4.4.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**PRIMERAS VÍAS.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

privada. Si se observa la trama existente en el lugar se puede decir que si bien no existen muchos condominios, es un sector cuya configuración presenta una lógica diferente a la de los sectores anteriores, pues en la zona Norte se nota claramente la intención de generar la trama en función de las vías de retorno, se trata de generar espacios donde se crea cierta privacidad para las viviendas, mediante la ruptura de



la trama. De esta manera se tiene un trazado discontinuo y poco funcional. Se enfatiza en este aspecto ya que las vías de retorno surgieron con la consolidación del sector.

**GRÁFICO N° 4.4.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS..  
VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el sector de estudio existen tres condominios, de los cua-

les el de mayor tamaño posee un área de 4149.4 m<sup>2</sup> y el de menor superficie es de 120m<sup>2</sup>.

**GRÁFICO N° 4.4.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS..  
CONDOMINIOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

A continuación se presenta un cuadro en donde se encuentran detalladas las características principales de los condominios del sector.



**CUADRO N° 4.4.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.  
CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	AREA TOTAL (m²)	AREA CONSTRUIDA (PB) (m²)	AREA LIBRE (m²)	NUMERO DE VIVIENDAS	TIPO DE VIVIENDA
C1	4149,4	1330,5	2818,9	29	Unifamiliar
C2	378	216,81	161,19	3	Unifamiliar
C3	120	77,1	42,9	2	Unifamiliar

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es fundamental mencionar que en este sector apenas un condominio posee áreas comunales, específicamente generó una vía de acceso para su uso exclusivo; los otros condominios tienen acceso desde la vía principal.

#### 4.1.4.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características y de manera más específica su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

Es un sector que predominantemente posee una topografía

escarpada.

La trama se configura principalmente con vías de retorno, especialmente en la zona Norte, constituyendo así una trama totalmente discontinua, apenas con un eje central que atraviesa el sector.

##### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

**CUADRO N° 4.4.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.  
MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
< 0,5 ha	6	33%
≥ 0,5ha ≤ 1ha	2	11%
> 1ha	10	56%

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.4.3. el 56% de manzanas poseen áreas mayores a una hectárea, el 33% poseen áreas menores a 0.5ha y apenas el 11% de manzanas se encuentra entre 0.5ha y 1ha, esto refleja la falta de planificación al momento de llevar a cabo los diferentes proyectos de urba-



**GRÁFICO N° 4.4.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS..**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

nización, ya que no se mantienen manzanas homogéneas lo que da como resultado que los tramos tampoco sean homogéneos.

Se puede decir que las manzanas sin tener formas regulares poseen proporciones aceptables, de tal manera que no presente problemas al momento de fraccionarlas.

**GRÁFICO N° 4.4.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS..**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### A.3. FORMA DE LAS MANZANAS.

Pocas manzanas del sector poseen formas puras, incluso algunas de ellas han adoptado figuras irregulares como consecuencia de la ejecución de vías no planificadas y especialmente de las vías de retorno.

Se identificó un mayor número de manzanas rectangulares, representando estas el 38.88% del total, con el 33.33% se encuentran las manzanas trapezoidales, un 16.66% corresponde a manzanas irregulares, y finalmente con el 5.55% cada una, están las manzanas triangulares y curvilíneas.

**GRÁFICO N° 4.4.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Se puede decir que el amanzanamiento no presenta demasiados problemas en cuanto a su forma, ya que la mayoría pueden ser fraccionadas de manera bastante regular.

Es importante considerar que si bien, de manera general no presenta mayores problemas en cuanto a forma y proporción, son manzanas poco homogéneas, lo que refleja que se realizaron intervenciones de manera aislada.

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis del sector se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes, e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió o no planificación.

De acuerdo al fraccionamiento existente en el sector de estudio, se pudo observar que en algunas manzanas se aplicaron los criterios de fraccionamiento en H; es importante mencionar que visiblemente se han aplicado dichos criterios pero no se los ha cumplido a cabalidad.

Así entonces se identificaron los siguientes tipos de fraccionamiento:

En este sector de estudio se encontraron los siguientes tipos de fraccionamiento.

Tipo H: Este tipo de fraccionamiento se encontró en la manzana 3, 6, 7, 8 y 10.

**GRÁFICO N° 4.4.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B.1. TAMAÑOS DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector.

A continuación en el Cuadro N° 4.4.4. se exponen los rangos de área de los lotes y en el Gráfico N° 4.4.10 se ha plasmado la distribución de los mismos.

**CUADRO N° 4.4.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE %
$\leq 100$	12	2,26
$> 100 \leq 150$	110	20,68
$> 150 \leq 200$	77	14,47
$> 200 \leq 250$	120	22,56
$> 250 \leq 300$	55	10,34
$> 300 \leq 400$	50	9,40
$> 400 \leq 500$	21	3,95
$> 500 \leq 750$	40	7,52
$> 750 \leq 1000$	16	3,01
$> 1000 \leq 2500$	25	4,70
$> 2500 \leq 5000$	3	0,56
$> 5000 \leq 9987$	3	0,56
TOTAL	532	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro anterior, la mayoría de lotes poseen áreas de 100 m<sup>2</sup> a 300 m<sup>2</sup>, ubicados casi todos en la zona Norte del sector, mientras que en la parte Sur se concentran lotes con áreas de 400m<sup>2</sup> a 2500m<sup>2</sup>.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de lotes poseen forma rectangular, son lotes muy regulares y su disposición en varias manzanas es óptima, especialmente en la zona Norte.

**GRÁFICO N° 4.4.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.  
RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**GRÁFICO N° 4.4.11.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.  
PROPORCIONES DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"



En la parte Sur se vuelve un poco más desordenado ya que mantienen su forma predominantemente rectangular, pero su disposición en la manzana es menos ordenada, dejando algunos lotes interiores.

En el siguiente cuadro se indican los rangos en los que se encuentran las proporciones que predominan en los lotes del sector de estudio.

**CUADRO N° 4.4.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NUMERO	PORCENTAJE
> 1 / 3	9	2
1 / 3.	55	10
1 / 2,5	82	15
1 / 2.	176	33
1 / 1,5	154	29
1 / 1.	56	11
TOTAL	532	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.4.5, el 37% de las manzanas, posee un fraccionamiento donde las proporciones no se encuentran dentro del rango adecuado.

Estos problemas surgen, en algunos casos por la forma de la manzana y también por la falta de planificación, pues el

fraccionamiento se da aislado y no se organiza la lotización de toda la manzana como un conjunto, para poder generar un 100 % de lotes con acceso, con formas regulares, proporciones adecuadas y superficies semejantes.

## C. RED VIAL.

La Red vial del sector en general es discontinua y poco funcional. Existe una sola vía que atraviesa el sector en sentido Este - Oeste, este eje divide al sector en una zona Norte y una Sur.

La red está conformada principalmente por vías de retorno, y por vías con muy pocos tramos.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Al analizar el funcionamiento de la red vial del sector, se pudo observar que presenta ejes que organizan bastante bien el espacio, estableciendo una jerarquización vial clara.

En el Gráfico N° 3.4.13. se señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

Encontrando en el sector los tipos de vías que se detallan a continuación.

**GRÁFICO N° 4.4.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.1. Jerarquización Existente.

#### C.1.1.1. Vías Arteriales.

En el sector de estudio existen dos vías arteriales, las mismas que limitan el sector.

- Av. De las Américas: Esta vía arterial es de gran importancia en la ciudad, limita el sector en la zona Sur-Este, y es la vía principal de acceso al sector.
- Av. Ordóñez Lasso: Esta vía se comunica con la Av. de las Américas, y está limitando el sector por el Sur.

### C.1.1.2. VÍAS COLECTORAS.

En el sector de estudio se pudieron encontrar tres vías colectoras:

- Calle De las Pencas: Esta vía corresponde al límite Norte del Sector, se conecta con la Av. de las Américas y la calle Camino del Tejar. Ésta es una de las principales vías del sector.
- Calle Camino del Tejar: Esta vía atraviesa el sector en sentido Este - Oeste, dividiéndolo en dos partes. Se conecta directamente con la Av. de las Américas. Calle Los Cedros: Esta vía está constituida por tres tramos, y se conecta directamente con la calle Camino del Tejar y la Av. Ordóñez Lasso.
- Los Laureles y Los Cedros: Estas vías nacen en la Av. Ordóñez Lasso y llegan hasta el Camino del Tejar, son de

gran importancia, ya que son los únicos ingresos desde la parte Sur del sector.

### C.1.1.3. VÍAS LOCALES.

En el sector existen seis vías locales principales, las mismas que están conformadas por lo menos de dos tramos.

- Calle Del Paltán y De la Morera: Ubicada en la zona Norte del sector y está constituida por un solo tramo, se conecta directamente con la calle Camino del Tejar.
- Calle De la Verbena: Ubicada en la zona Norte del sector, consta de cinco tramos, mas su longitud total es muy similar a la calle Del Paltán y se conecta directamente con la calle Camino del Tejar.
- Calle Los Álamos: Constituida por un solo tramo, está en la zona Sur del sector y se conecta directamente con la Av. Ordóñez Lasso.

El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales, con el 54.7%, de las cuales ninguna atraviesa el sector en su totalidad, como se indica en el Cuadro N° 4.4.6. El segundo porcentaje más alto corresponde a vías colectoras, con el 34.5%, lo que representa un factor positivo, ya que propor-

ciona varios ingresos o salidas al sector, lo que resulta muy necesario en sectores como este, donde la topografía es un limitante para que existan varias conexiones con el resto de la trama.

**CUADRO N° 4.4.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUÍA	NÚMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
Arterial	7	8,33
Colectora	29	34,52
Local	46	54,76
Peatonal	2	2,38
TOTAL	84	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.2. Intersecciones conflictivas.

En el sector de estudio no se encontraron intersecciones conflictivas, no hay encuentros de más de dos vías, lo que es positivo para el sector.

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican longitud de tramos existentes y dimensiones de sección.

### C.2.1. Longitud de tramos.

El sector posee longitudes de tramo muy variadas e incluso muy diferentes entre ellos. Se tiene que en el sector de estudio apenas el 30.5% de tramos posee longitudes entre 50m y 100m, consideradas como recomendables, por lo tanto el 69.5% de tramos poseen dimensiones inadecuadas, siendo un factor que afecta directamente al funcionamiento de la vía, ya que existen intersecciones muy seguidas o demasiado largas.

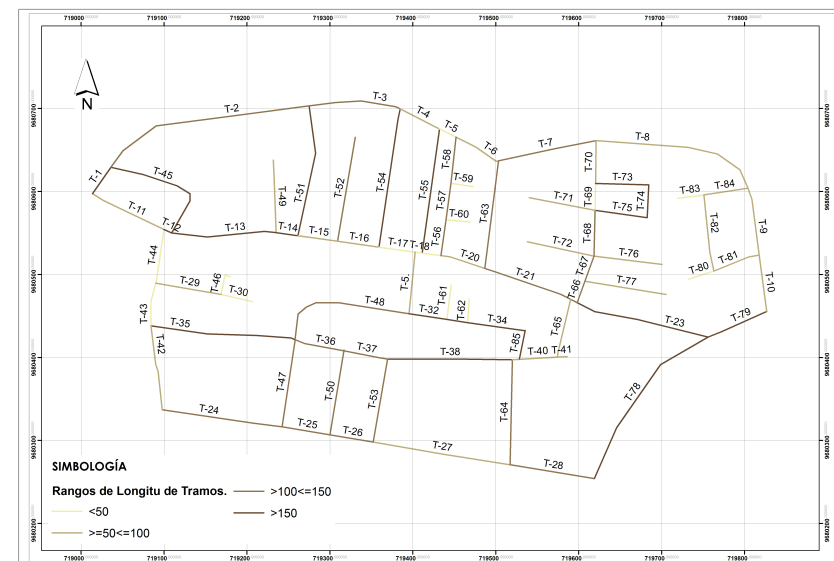
A continuación en el Cuadro N° 4.4.7. se encuentran detalladas los rangos de longitudes de tramo del sector.

**CUADRO N° 4.4.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**TRAMOS SEGÚN RANGOS DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	NÚMERO	PORCENTAJE %
<50	15	18,29
$\geq 50 \leq 100$	25	30,49
$> 100 \leq 150$	23	28,05
>150	19	23,17
TOTAL	82	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**GRÁFICO N° 4.4.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS..**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo a lo establecido en la primera etapa de este trabajo, se ha considerado como una longitud mínima de tramo 50m y una máxima de 100m, para este sector de estudio se ha desglosado un nivel más solamente para mayor detalle.

### C.2.2. Sección transversal de las vías según su jerarquía.

Estos datos son importantes en la conformación del sector ya que influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende el funcionamiento de la red.

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional, como se indica en el Cuadro N° 4.4.8.

Es importante mencionar que la sección de la mayoría de tramos es bastante regular, es decir son tramos con secciones constantes.

En el Cuadro N° 4.4.9. se exponen las secciones mínimas y máximas existentes en el sector de acuerdo a la jerarquía funcional.

De acuerdo a estos datos, se puede decir que tanto vías arteriales como colectoras y locales se encuentran con secciones inadecuadas para su correcto funcionamiento. Es importante recalcar que los datos expuestos son los mínimos encontrados, por lo que no es el reflejo de todos los tramos.

**CUADRO N° 4.4.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)	TRAMO	SECCIÓN (m)
T-1	9.5	T-29	9.5	T-57	6.6
T-2	11	T-30	9.6	T-58	6
T-3	12.6	T-31	5	T-59	6
T-4	8.4	T-32	11.3	T-60	5.5
T-5	8.44	T-33	11.09	T-61	2.85
T-6	8.3	T-34	11	T-62	4.1
T-7	7	T-35	7	T-63	7.17
T-8	8.34	T-36	3.34	T-64	7
T-9	10.45	T-37	3.25	T-65	3.37
T-10	10.45	T-38	5.8	T-66	10.11
T-11	7	T-39	9.5	T-67	9.3
T-12	9	T-40	8.11	T-68	8.99
T-13	9.76	T-41	9.5	T-69	9.05
T-14	10	T-42	9	T-70	9.29
T-15	10	T-43	10.13	T-71	7
T-16	10	T-44	8.4	T-72	6.8
T-17	10	T-45	5.2	T-73	6.4
T-18	10.6	T-46	5.1	T-74	6
T-19	10.5	T-47	9.7	T-75	6.66
T-20	11.5	T-48	8.5	T-76	6.8
T-21	11.7	T-49	8.7	T-77	4.8
T-22	12	T-50	9.55	T-78	26
T-23	10	T-51	8.9	T-79	26.2
T-24	11	T-52	5.8	T-80	4.9
T-25	11.15	T-53	10	T-81	5
T-26	11.3	T-54	7.65	T-82	5.8
T-27	11	T-55	4.05	T-83	4.8
T-28	12.1	T-56	6	T-84	4.7

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"



**CUADRO N° 4.4.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MEDIANA	SECCIÓN MÁXIMA	SECCIÓN MEDIANA
ARTERIALES	11	1,1	26,2	4,87
COLECTORAS	7		12,6	
LOCALES	2		11,09	

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.4.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA TOTAL (ha)	ÁREA DE VÍAS (ha)	%VÍAS	m² DE VÍAS /hab
25,9	4,6	17,7	27,64

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.4.10.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está ligeramente por debajo de lo normal, mas sin embargo con respecto a los habitantes esta alto.

Este dato puede reflejar que existe una alta densidad vial en el sector independientemente de la densidad poblacional.

### 4.1.4.6. EQUIPAMIENTOS.

El objetivo de analizar los equipamientos existentes es determinar si existe una correcta distribución de los mismos.

Para ello, se ha establecido en este estudio la superficie que se ha destinado para su funcionamiento y su ubicación.

#### A.1. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

En el sector de estudio se pudieron encontrar los siguientes equipamientos.

a) Equipamiento Educativo.

- Unidad Educativa Las Pencas.

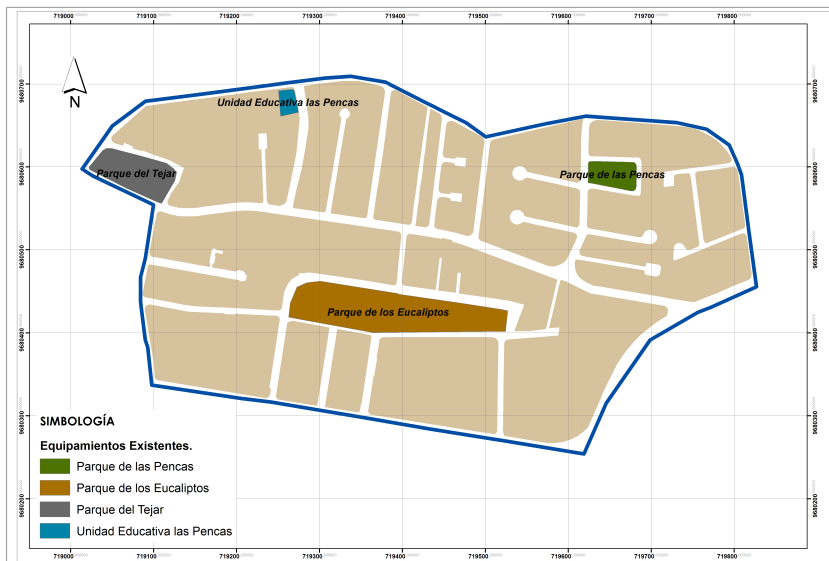
b) Equipamiento recreativo.

- Parque y Cancha deportiva.



- Parque

**GRÁFICO N° 4.4.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## A.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

### A.1.1. Equipamiento Educativo.

#### A.1.1.1. Unidad Educativa Las Pencas.

Este equipamiento se encuentra ubicado en el sector S4, manzana 2, se encuentra en un predio cuya superficie es de 618.9m<sup>2</sup> y posee una edificación de dos pisos de altura cuya área es de 700 m<sup>2</sup>.

La construcción del lugar tiene un tiempo aproximado de 35 años, se encuentra en buen estado.

#### A.1.2. Equipamiento Recreativo.

##### A.1.2.1. Parque del Tejar.

Es un parque infantil, ubicado en el sector 4, manzana 1, posee una superficie de 3919 m<sup>2</sup>.

No tiene ninguna construcción, pero si cuenta con una cancha deportiva.

##### A.1.2.2. Parque de los Eucaliptos.

Es un parque barrial, ubicado en el sector 4, manzana 15, está en una zona cuya topografía es muy escarpada. Su superficie es de 10965m<sup>2</sup>.

#### A.1.2.3. Parque de Las Pencas.

Es un parque infantil, ubicado en la manzana 9, y tiene una superficie de 1774m<sup>2</sup>.

### 4.1.4.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

#### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

De acuerdo al Cuadro N° 4.4.10 la implantación del 47.03% de las edificaciones es pareada con retiro, siendo este el mayor porcentaje.

Otro tipo de implantación predominante en el sector son las continuas con retiro que representan el 38% del total.

Se puede decir que en cuanto a la implantación se mantiene mucha homogeneidad, dado que son dos los tipos predominantes presentando ambos porcentajes muy similares. Esto permite que se identifique fácilmente la tipología del sector.

#### B. ALTURA EN PISOS.

En este sector el 68.88 % corresponde a edificaciones de

**CUADRO N° 4.4.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACIÓN	NUMERO	PORCENTAJE %
Continua sin retiro	22	5,23
Continua con Retiro	160	38,00
Continua con portal	1	0,24
Aislada sin retiro	11	2,61
Pareada con retiro	198	47,03
Pareada sin retiro	29	6,89
TOTAL	421	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

dos pisos de altura, seguidas por las de tres y un piso que representan el 19.71% y 7.36% respectivamente.

Si bien la mayoría de edificaciones se han mantenido entre dos y tres pisos es importante mencionar que en este sector ya se han llevado a cabo edificaciones en altura que rompen con la homogeneidad del mismo. En cuanto al paisaje no se ha visto altamente afectado, ya que los edificios de mayor altura están ubicados en la zona baja del sector de estudio.

**CUADRO N° 4.4.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR LAS PENCAS.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NÚMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE %
1	31	7,36
2	290	68,88
3	83	19,71
4	9	2,14
5	3	0,71
6	2	0,48
8	1	0,24
9	2	0,48
TOTAL	421	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.4.8.- CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos más representativos del sector analizado.

- De acuerdo a su configuración inicial, la mayoría fue concebido en base a las vías de retorno, creando un sector, con una lógica completamente distinta, en donde se pretende crear espacios más privados.
- Se puede decir que el fraccionamiento del sector varía de acuerdo a dos zonas principales: la Norte en donde el fraccionamiento es más ordenado, presenta formas

más regulares en su mayoría rectangulares y con áreas similares; la zona Sur, presenta un fraccionamiento menos organizado, y los lotes también poseen superficies relativamente homogéneas. Ahora bien, si se comparan las dos zonas, se puede ver claramente que el fraccionamiento en la parte Sur se fue dando paulatinamente, con lotes son más grandes que los de la zona Norte.

- Un aspecto positivo dentro del sector es que no existen más que tres condominios, de los cuales únicamente uno generó vías nuevas. Es positivo ya que se ha evitado la privatización del espacio público, además del gasto de recursos que en muchos casos no suelen ser aprovechados al 100%.
- La trama fue concebida de manera aislada, la mayoría de vías locales están constituidas por un solo tramo y la mayoría de éstas son de retorno. En este sentido puede decirse que la red vial no funciona bien, ya que no existe una comunicación entre el sector, sino se han creado vías para dar acceso a grupos pequeños.
- El amanzanamiento posee formas poco ortodoxas, en parte es debido a la topografía del lugar y en parte es por la creación excesiva de vías de retorno en una misma manzana.

- En cuanto a la jerarquización vial, no es muy clara, pues las únicas vías claramente identificables por su jerarquía son la Av. de las Américas, Av. Ordóñez Lasso y Camino del Tejar. A pesar de que la trama no posee la mejor solución, ésta no presenta intersecciones conflictivas.
- Como ya se mencionó, las longitudes de tramo son sumamente diferentes, manejándose incluso extremos, que no permiten un buen funcionamiento de la vía, en cuanto a las secciones son constantes a lo largo de los tramos.
- Es un sector en el que se presentan edificaciones de varias alturas, lo que hace que no exista homogeneidad en su entorno.
- Finalmente en cuanto a los indicadores presentados es posible que exista un exceso de vías, razón por la cual el indicador de vías por habitante resulta alto. Este es un factor a considerar, ya que puede reflejar que otro modelo de configuración hubiese sido más óptimo.





# **ANÁLISIS DE SECTORES**

## **DÉCADA**

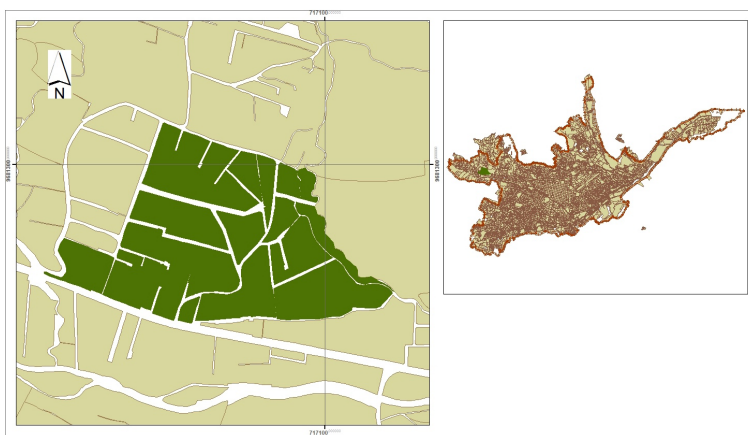
### **1990 - 2000**

## 4.1.5. SECTOR 5: RÍO AMARILLO.

### 4.1.5.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector se encuentra ubicado en la zona Oeste de la ciudad, correspondiente a la parroquia de San Sebastián. Posee una topografía bastante regular, mas las conexiones con la ciudad son limitadas pues está bordeado por un barranco por el Sur y con una quebrada al Este.

**GRÁFICO N° 4.5.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 4.1.5.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

El sector de estudio posee una superficie de 25,53 has.

Su densidad bruta es de 23,97 hab/has, lo que da una población aproximada de 612 habitantes.

**CUADRO N° 4.5.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	POBLACION	SUPERFICIE (HAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HAS)
S5	612	25,53	23,98

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

La densidad del sector se puede considerar como baja, al estar por debajo de la densidad promedio de la ciudad.

### 4.1.5.3. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

El nivel socioeconómico de la población residente en dicho



sector en su mayoría se lo puede encasillar como medio.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximadamente 612 habitantes de los cuales el 50% son hombres y el otro 50% mujeres.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al INEC, para el año 2010, el 39.82% de la población residente había asistido a la secundaria, el 30.88% posee educación superior y el 19.23% asistió solo a la primaria, mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 4.32% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 56.07% del total.

Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 75.94% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 20.27% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 3.79% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### **4.1.5.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.**

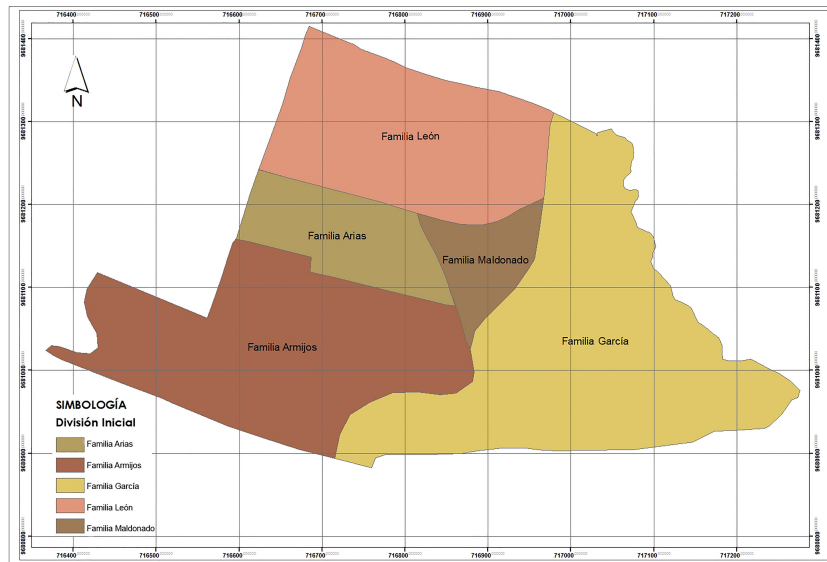
Para este trabajo se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su vialidad, amanzanamiento y lotización.

A continuación se expone su proceso de conformación, el mismo que fue relatado por los moradores más antiguos del lugar. Sin embargo la información obtenida fue un tanto ambigua por lo que los límites de los terrenos existentes son aproximados.

En el sector originalmente existía la vía Ordoñez Lazo que limita al sector por el Sur, y la calle de los Ladrilleros que lo limita por el Norte y en una pequeña fracción por el Oeste, la calle de los Ladrilleros fue la primera y única por muchos años, conectaba el sector con la Av. Ordoñez Lazo y Racar. La gente en ese entonces únicamente utilizaba los caminos vecinales para poder desplazarse dentro del sector.

Como podemos ver en la división inicial del sector, existían familias dueñas de lotes bastante grandes.

**GRÁFICO N° 4.5.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
DIVISIÓN INICIAL.**



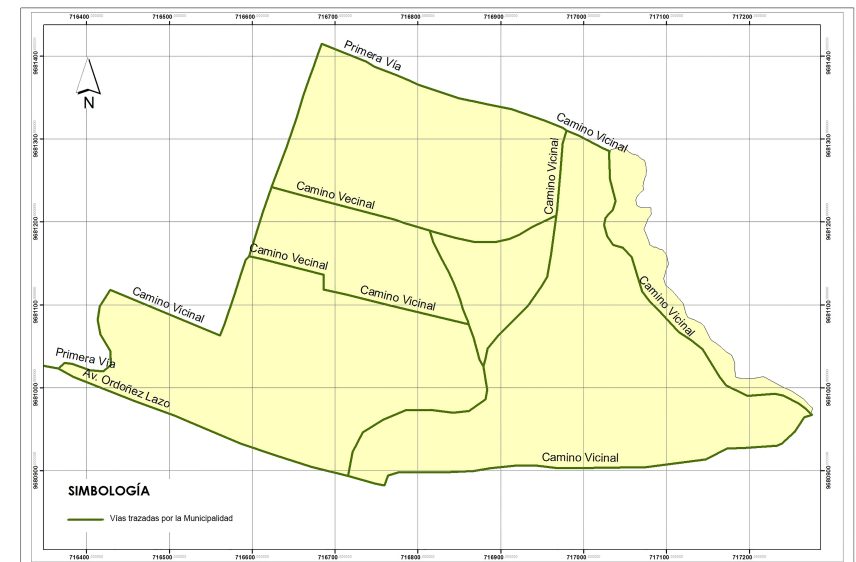
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el grafico anterior se puede ver que la composición inicial del sector fue bastante irregular y que estaba delimitada por algunos de los caminos vecinales. Los cuales fueron creados básicamente por el mismo fraccionamiento del sector.

Para esta época algunos de los terrenos habían sido subdivididos nuevamente y el trazado de las vías surgió a partir de los perfiles de los terrenos existentes.

**GRÁFICO N° 4.5.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
PRIMERAS VÍAS.**



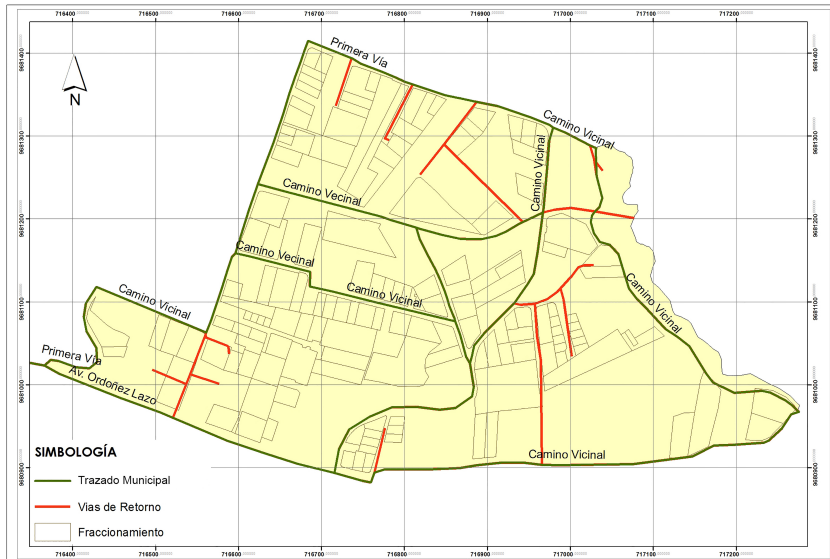
*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Analizando el trazado vial inicial se observa claramente que al haber seguido el perfil de los terrenos, se formó una trama muy irregular que se ha mantenido hasta la fecha, sin presentar ningún tipo de planificación.

En este sector se puede observar claramente la ausencia de intervención por parte de las entidades pertinentes a la planificación o a dotar de un plan parcial urbanístico, para

**GRÁFICO N° 4.5.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

que este pueda seguir algún tipo de lineamientos para su crecimiento.

Este sector ha desarrollado de manera empírica, pues sus pobladores han tratado de sacar el mayor provecho del suelo basándose en sus propias conveniencias.

De manera posterior se realizaron lotizaciones que genera-

ron vías de retorno, en algunos casos para poder acceder a lotes interiores, resultantes del fraccionamiento poco planificado.

Estas nuevas vías afectan directamente al funcionamiento de la red vial, ya que se generan más tramos en distancias más cortas, aparte de la discontinuidad de éstos.

### **A. CONDOMINIOS EXISTENTES.**

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

Específicamente se encontraron diez condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de trece.

Es importante mencionar que no se han incluido aquellos condominios edificados en altura.

Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 273,93 m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 2143,51 m<sup>2</sup>. Al ser relativamente pequeños la mayoría de éstos no afectan el trazado del sector. Es fundamental mencionar que 8 de los 10 condominios han sido integrados a la red principal, es decir que



no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

Los condominios C8 y C9 son los únicos que en su planificación han incorporado infraestructura vial, siendo éstas consideradas como de carácter privado y de uso comunal para los condóminos.

**GRÁFICO N° 4.5.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
CONDOMINIOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Cabe recalcar que el área libre que se considera de uso común en el condominio en estos dos casos es del 50% aproximadamente, la cual esta compartida entre espacios verdes y vías.

A continuación en el Cuadro N° 4.5.2. se encuentran detalladas las características principales de los condominios, donde de manera general se observa su área total, el área construida y libre; el número de viviendas y el tipo de éstas.

**CUADRO N° 4.5.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	ÁREA TOTAL	ÁREA CONSTRUIDA (PB)	ÁREA LIBRE (M2)	MUMERO DE VIVIENDAS	TIPO DE VIVIENDA
C1	319,49	126,24	193,25	3	UNIFAMILIAR
C2	496,34	82,81	413,53	2	UNIFAMILIAR
C3	273,93	135,72	138,21	2	UNIFAMILIAR
C4	685	270,24	414,76	5	UNIFAMILIAR
C5	682,46	289	393,46	3	UNIFAMILIAR
C6	885,12	140	745,12	2	UNIFAMILIAR
C7	820,48	452,79	367,69	3	UNIFAMILIAR
C8	2143,51	717,83	1425,68	13	UNIFAMILIAR
C9	1307,23	397,94	909,29	6	UNIFAMILIAR

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se puede ver en el cuadro anterior ninguna de los condominios corresponde a vivienda multifamiliar.

#### 4.1.5.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

Este sector posee una topografía mixta, en su parte central y norte es relativamente plano, mientras que en su parte sur, donde colinda con la Av. Ordóñez Lazo, posee pendientes muy escarpadas.

De esta manera se creó una trama que se adapta a la topografía del terreno, pero ésta se generó de manera desordenada aún en las zonas cuya topografía es plana.

##### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

El sector está dividido en 15 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente distintas entre ellas, siendo la de menor tamaño de 0,22 has y la máxima de 4,86 has.

La mayoría de manzanas son producto de las divisiones realizadas principalmente por herencias. Ver Gráfico 4.5.7.

Como se indica en el Cuadro N° 4.5.3. el 47% posee manzanas con áreas mayores a una hectárea y el 27% son manzanas con áreas menores a 0,5 hectáreas.

**GRÁFICO N° 4.5.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**CUADRO N° 4.5.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
<0,5 ha	4	26,67
≥0,5 ha ≤1 ha	4	26,67
>1 ha	7	46,67

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es decir que el 74% de las manzanas del sector no posee áreas recomendables y mucho menos homogéneas.

Solo un 26% de las manzanas está dentro del rango que en este trabajo se ha considerado como recomendable, es decir entre 0.5 y 1 hectárea.

### A.3. FORMA DE MANZANAS.

Las manzanas poseen formas muy irregulares y esto se debe a la topografía y al trazado de las vías conjuntamente.

Entre las manzanas triangulares, trapezoidales e irregulares llegan a abarcar un 74% de la totalidad de la superficie de manzanas del sector. Se las ha contabilizado juntas ya que presentan mayores obstáculos para la lotización. Es impor

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.5.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

tante mencionar que varias de las trapezoidales y triangulares no poseen formas puras, mas se ha tratado de extraer su forma predominante.

Por otra parte apenas el 26% de estas se han considerado como "rectangulares". En el siguiente gráfico se puede apreciar como se catalogó a cada manzana.



**GRÁFICO N° 4.5.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**FORMAS DE LAS MANZANAS.**



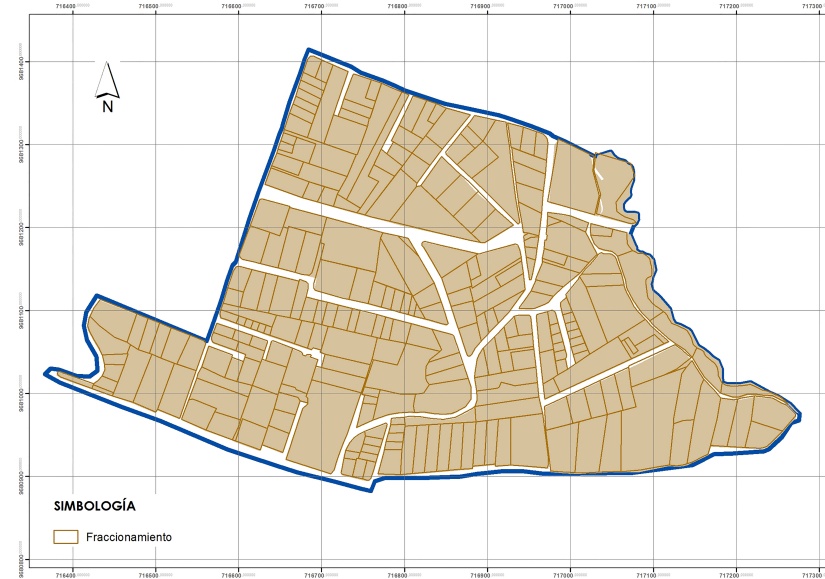
Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis, se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió planificación alguna.

**GRÁFICO N° 4.5.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se puede observar en el gráfico anterior, ninguna manzana presenta un tipo de loteamiento específico, pues evidentemente éstas se han ido fraccionando paulatinamente de manera aislada, y no en conjunto.

## B.1. TAMAÑO DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector.

A continuación en el Cuadro N° 4.5.4. se exponen los rangos de áreas de los lotes y en el Gráfico N° 4.5.10 se ha plasmado la distribución de los mismos.

**CUADRO N° 4.5.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
≤100	6	2,31
>100≤250	38	14,62
>250≤500	64	24,62
>500≤750	46	17,69
>750≤1000	40	15,38
>1000≤2000	46	17,69
>2000≤3000	14	5,38
>3000≤5000	4	1,54
>5000≤7500	2	0,77
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>100</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

alcanzan los 100m<sup>2</sup> de terreno, el mayor porcentaje de lotes que existe corresponde a aquellos que están entre los 250 m<sup>2</sup> a 500m<sup>2</sup> alcanzando un porcentaje del 25%, mientras que los lotes que van de 100m<sup>2</sup> a 250m<sup>2</sup>, de 500m<sup>2</sup> a 750m<sup>2</sup>, de 750m<sup>2</sup> a 1000m<sup>2</sup> y de 1000m<sup>2</sup> a 2000m<sup>2</sup> tienen un porcentaje promedio del 15% aproximadamente cada uno de ellos.

**GRÁFICO N° 4.5.10.**  
**ANÁLISIS DEL SECTOR 5.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

De acuerdo al cuadro anterior existe un 2% de lotes que no



Con estos valores se puede indicar que el tamaño del lote predominante en el sector va desde los 100 m<sup>2</sup> a los 2000 m<sup>2</sup>, con un pico en los lotes de 250 m<sup>2</sup> a 500 m<sup>2</sup>.

El 13% de lotes restantes corresponde a aquellos que son mayores a los 2000 m<sup>2</sup> de terreno.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de los lotes poseen una forma rectangular, mas existen lotes que por la forma de las manzanas son de geometría triangular, creando problemas al momento de emplazarse una construcción en el terreno.

También se puede apreciar lotes que han sido subdivididos de otros mas grandes, y otros que por la irregularidad en la dimensión de la manzana se han generado con proporciones inadecuadas.

Como se indica en el Cuadro N° 4.5.5. el 51,92% del total de los lotes del sector están dentro de las proporciones recomendadas de fraccionamiento, siendo éste de 1/1,50 a 1/2,50.

Esto quiere decir que el 48,08% restante está fuera del rango.

**CUADRO N° 4.5.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RELACIÓN FRENTE/FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
<1/3	43	16,54
1/3.	30	11,54
1/2,5	36	13,85
1/2.	52	20
1/1,5	48	18,46
>1	51	19,46
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>100</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es importante mencionar que a pesar de que se ha establecido que el rango de proporción adecuado va de 1/1.5 a 1/2.5, se puede considerar como aceptable las relaciones 1/3 y 1/1.

## C. RED VIAL.

La red vial del sector es disfuncional, ya que el trazo de la misma se guió únicamente de la topografía del terreno y del perfil de las diferentes subdivisiones.

A continuación se presenta un análisis en cuanto a la jerar-

quización funcional y las características geométricas de las vías.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

La red vial del sector en su mayoría es clara, sin embargo por la topografía carece de un trazado con directrices básicas de diseño, es decir carece de planificación.

Se puede apreciar que presenta ejes que permiten el flujo continuo y la entrada y salida de las personas que habitan en el sector.

El Gráfico N° 4.5.11. señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector. Ver Gráfico N° 4.5.11.

#### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

##### C.1.1.1. Vías Arteriales.

- El sector está linderado por el Sur con la avenida Ordóñez Lazo a la cual se conectan las vías colectoras tales como: la vía de los Ladrilleros, la vía de los Hornos y la vía del Tejar.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.5.11.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

##### C.1.1.2. Vías Colectoras.

Las vías colectoras que se encontraron son:

- Vía de los Ladrilleros: Ésta se encuentra en la zona Oeste del sector y circunda por el norte del mismo. Esta vía está directamente conectada con la avenida Ordóñez

Lazo.

- Los Hornos: Recoge el tráfico del centro del sector, esta se conecta nuevamente con la vía de los Ladrilleros por el Norte y a su vez con la avenida Ordóñez Lazo por el Sur.
- Vía del Tejar: Existen dos tramos que corresponden a esta vía y que cierra el sector por el Norte con la vía de los Ladrilleros y por el Sur con la avenida Ordóñez lazo. Esta calle posee un tercer tramo que atraviesa el sector en sentido este Oeste.
- Sin Nombre: Esta vía limita el lado Oeste del sector en sentido Norte Sur, conectando la vía de los Ladrilleros con la avenida Ordóñez Lazo.

#### C.1.1.3. Vías Locales.

En el sector existen varias vías locales, las cuales no tienen nombre y que demuestran claramente, con su trazado, la falta de planificación en conjunto en el sector; algunas de estas vías son de retorno.

A continuación se expone un cuadro donde se presenta los tramos correspondientes a cada tipo de vía.

**CUADRO N° 4.5.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUIA	NUMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
ARTERIALES	8	6,78
COLECTORAS	21	50,85
LOCALES	25	42,37
TOTAL	59	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

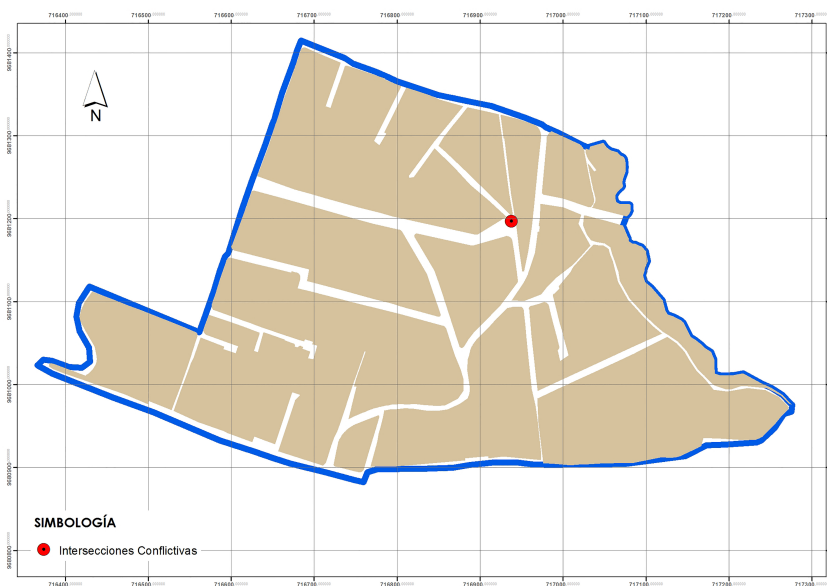
El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías colectoras, con el 51%, las mismas que atraviesan el sector descongestionando su flujo vehicular y proporcionando varios accesos al mismo.

El segundo porcentaje más alto corresponde a las vías locales, con el 42%, de las cuales el 40% son de retorno.

#### C.1.2. INTERSECCIONES CONFLICTIVAS.

- En el sector existe únicamente una intersección conflictiva, ya que a esta acuden cuatro vías cuyos ángulos no permiten una buena visualización.

**GRÁFICO N° 4.5.12.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.  
INTERSECCIONES CONFLICTIVAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes, por lo que a continuación se indican dimensiones de su sección y longitud de tramos.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

### C.2.1. Longitud de Tramos.

Como se ha indicado anteriormente la trama vial está definida principalmente por la topografía y por el proceso de conformación del sector, por lo que existen longitudes de tramos diversas. A continuación en el Cuadro N° 4.5.7. se encuentran detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

**CUADRO N° 4.5.7.  
ANÁLISIS DEL SECTOR 5.  
NÚMERO DE TRAMOS Y PORCENTAJE SEGÚN RANGO DE  
LONGITUD.**

JERARQUÍA	NÚMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
ARTERIALES	8	6,78
COLECTORAS	21	50,85
LOCALES	25	42,37
TOTAL	59	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo al cuadro anterior la mayoría de los tramos se encuentran fuera de los rangos recomendables, es decir que unos están por debajo de los 50m y otros sobrepasan los 100m.

Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía es-

**GRÁFICO N° 4.5.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.5.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)
T-01	16,5	T-16	4,75	T-31	9,75	T-45	9,5
T-02	21,35	T-17	5,75	T-32	15	T-46	6,2
T-03	20,8	T-18	11,1	T-33	10,5	T-47	12,3
T-04	20,2	T-19	2,56	T-34	16,3	T-48	5,2
T-05	22	T-20	7,58	T-35	6,6	T-49	5,4
T-06	7,4	T-21	3	T-36	6	T-50	12,4
T-07	6,2	T-22	10,7	T-37	8,7	T-51	2,6
T-08	12,22	T-23	9,4	T-38	7,8	T-52	11,23
T-09	6,9	T-24	6,58	T-39	9,6	T-53	8,8
T-10	3,71	T-25	10,2	T-40	5,27	T-54	9,2
T-11	11,6	T-26	7,9	T-41	3,1	T-55	1,5
T-12	6	T-27	8	T-42	10,2	T-56	12,45
T-13	7,2	T-28	6,4	T-43	10,4	T-57	1,5
T-14	4,3	T-29	7,9	T-44	6,1	T-58	1,5
T-15	6,1	T-30	2,75	T-45	9,5	T-59	1,5

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### C.2.2. Sección Transversal de las Vías según su Jerarquía.

Estos datos influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en el funcionamiento de la red vial del sector.

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos

Es importante mencionar que los datos expuestos en el cuadro anterior son las dimensiones promedio de los tramos, ya que éstos no son regulares en toda su longitud.

Según el Cuadro N° 4.5.8. las dimensiones de los carriles de las vías colectoras de la mayoría están dentro de las especificidades requeridas para que esta vía funcione como tal, sin embargo existen algunos tramos que al parecer todavía no



se han completado y ya son considerados como vías colectoras, estos tramos poseen secciones transversales de hasta 1.50m de ancho.

En cuanto a las vías locales no todas cumplen con las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las normativas pertinentes. Con respecto a las vías arteriales la sección transversal mínima es de 16,5m de ancho, la cual se encuentra dentro del rango aceptable.

**CUADRO N° 4.5.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**ANCHO DE CARRIL MÍNIMO Y MÁXIMO SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MÁXIMA
ARTERIALES	4,13	4,27
COLECTORAS	1,50	4,07
LOCALES	2,60	3,80

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**CUADRO N° 4.5.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA SECTOR (HAS)	ÁREAS DE VÍAS (HAS)	% VÍAS	M2 DE VÍAS /HAB
25,53	3,74	14,65	61,04

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.5.10. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está por debajo de lo considerado como adecuado, mas el problema se presenta en la relación de las vías con los habitantes ya que este indicador está elevado.

### 4.1.5.6. EQUIPAMIENTOS.

En el sector no existen equipamientos.

### 4.1.5.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

#### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

En el lugar de estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación: aislada con retiro frontal y sin retiro frontal, pa-

reada con retiro frontal y sin retiro frontal, continua con retiro frontal y sin retiro frontal.

Siendo la pareada sin retiro frontal la de carácter predominante en el sector con el 35% de la totalidad de las construcciones existentes.

A esta le sigue la continua con retiro frontal con un 28% del total y siendo el segundo mas significativo del sector.

**CUADRO N° 4.5.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACION	NUMERO	PORCENTAJE (%)
CONTINUA SIN RETIRO	5	3,40
CONTINUA CON RETIRO	41	27,89
AISLADA CON RETIRO	3	2,04
AISLADA SIN RETIRO	37	25,17
PAREADA CON RETIRO	10	6,80
PAREADA SIN RETIRO	51	34,69
<b>TOTAL</b>	<b>147</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010" B. ALTURA DE PISOS.

En el sector se han registrado construcciones de hasta 5 pisos de altura. ya que es un sector que se consolidó en la década de los 90 se pudo haber considerado aprovechar más el terreno, de acuerdo a lo estipulado en la Ordenanza de uso y ocupación de suelo de la ciudad.

En el sector también se ha encontrado construcciones de 4 pisos aunque la mayoría de las construcciones están bordeando los dos o tres pisos de altura y muchas de estas están ocupando lotes cuya área sobrepasan los 1000m<sup>2</sup>.

Estos datos indican que no existe un aprovechamiento total del suelo en el sector.

**CUADRO N° 4.5.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR RÍO AMARILLO.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NUMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE (%)
1	21	14,29
2	109	74,15
3	14	9,52
4	1	0,68
5	2	1,36
<b>TOTAL</b>	<b>147</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

#### 4.1.5.8. CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos más representativos del sector.

- La infraestructura vial se conformó fundamentalmente de acuerdo a la división de terrenos existentes y la topografía del mismo, trazando vías sin continuidad a lo largo de toda su longitud y formando manzanas muy irregulares. No existió planificación ni control por parte de las autoridades y entidades competentes que para este caso es la I. Municipalidad de Cuenca.
- En consecuencia de lo anterior se produjo también un fraccionamiento que aún sin ser caótico, posee irregularidades que obligan a la creación de nuevas vías, para que ciertos predios tengan acceso vehicular directo.
- La trama de este asentamiento es desordenada, discontinua y confusa, ya que no existen ejes que organicen a la misma.
- El amanzanamiento del lugar resulta poco homogéneo, pues se manejan diversas proporciones de manzanas, generando en algunos casos tramos muy cortos y en

otros casos más largos de lo habitual.

- En cuanto a las formas de las manzanas, se las ha clasificado extrayendo su esencia, pues ninguna posee una forma pura claramente identificable, pero a pesar de ello la mayoría están conformadas por figuras muy irregulares, y esto no permite un fraccionamiento adecuado o funcional al 100%.
- El fraccionamiento de las manzanas es bastante homogéneo, de esta manera un 51% de los lotes se mantienen dentro de la relación frente / fondo de 1.5 a 2.5 veces.
- En cuanto a la jerarquización funcional existen ciertos problemas, ya que si bien se ha podido determinar claramente cuales son vías colectoras y cuales locales, la jerarquización entre las locales, resulta dificultosa por las variadas direcciones en las que se encuentran las vías y también por las irregularidades de las secciones que se presentan en los tramos. Consecuentemente se presentan intersecciones conflictivas que representan peligro para los habitantes de la zona y demás usuarios.
- Como ya se mencionó, las longitudes de tramo y sus secciones son sumamente irregulares, presentándose en algunos casos secciones que se encuentran completa-



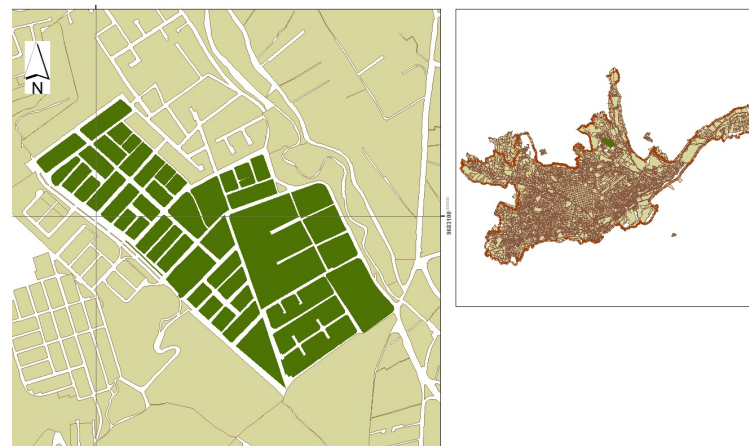
- mente fuera de la norma y es lo que provoca una trama confusa y desordenada.
- No existen equipamientos dentro del sector. Por lo que los habitantes tienen que ocupar equipamientos fuera de este.
- Es un sector en el que predominan: las edificaciones continuas con retiro y pareadas sin retiro. Y de edificaciones que se elevan mayoritariamente entre uno y tres pisos de altura.
- Finalmente cabe recalcar una vez más que la superficie de vías con respecto a los habitantes es sumamente elevada, lo que es un indicador para considerar que hay un problema en el sector. Justamente se presentan estos valores por la falta de estudios y planificación.

#### 4.1.6. SECTOR 6: PATAMARCA .

##### 4.1.6.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector se encuentra ubicado en la zona Norte de la ciudad, esta conformado en su mayoría por los barrios de Patamarca y pertenece a la parroquia de Hermano Miguel.

**GRÁFICO N° 4.6.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.6.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

El sector de estudio posee una superficie de 25,36 has.

Su densidad bruta es de 151,30 hab/ha, lo que da una población aproximada de 3837 habitantes.

**CUADRO N° 4.6.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	POBLACION	SUPERFICIE (HAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HAS)
S6	3837	25,36	151,3

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

La densidad del sector se puede considerar como alta, al estar por encima de la densidad promedio de la ciudad.

#### 4.1.6.3. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es bajo.

Hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximada-

mente 3837 habitantes de los cuales el 48% son hombres y el otro 52% mujeres.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al INEC, para el año 2010, el 28.07% de la población residente había asistido únicamente a la primaria, el 22.36% había asistido a la secundaria y el 16.45% contaba con educación superior, mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 4.64% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 53.4% del total. Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 76.24% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 22.51% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 1.25% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### 4.1.6.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.

Para este trabajo se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su vialidad, amanzanamiento y lotización. A continuación se expone su proceso de conformación.

Este sector pertenece a una de las zonas consolidadas en la década de 1990.

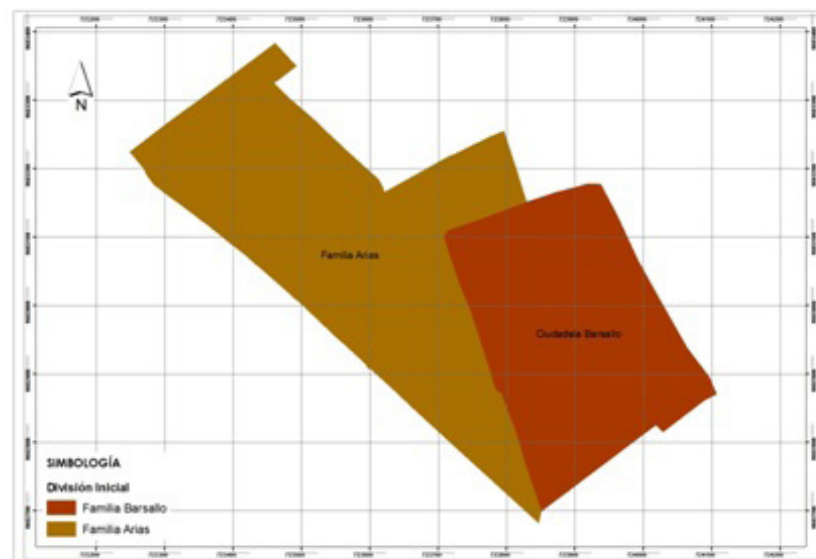
Según información proporcionada por los moradores del sector, los barrios que se conocen en la actualidad, tales como Patamarca I (Las Orquídeas), Patamarca II, Patamarca III y la ciudadela Barsallo, formaban parte de las haciendas de dos grandes familias; la familia Arias y la familia Barsallo.

La familia Arias fue dueña de todos los terrenos que compró el Banco de la Vivienda para el proyecto de Patamarca y además de los terrenos de lo que hoy en día es la ciudadela “Los Trigales”;

Y la familia Barsallo fueron dueños de lo que hoy se conoce como ciudadela Barsallo y siguen siendo dueños de algunos lotes existentes en la parte baja del sector, estos lotes son muy grandes con relación a los que predominan en la zona.

A continuación se indican los distintos proyectos de urbanización que conformaron el lugar.

**GRÁFICO N° 4.6.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**



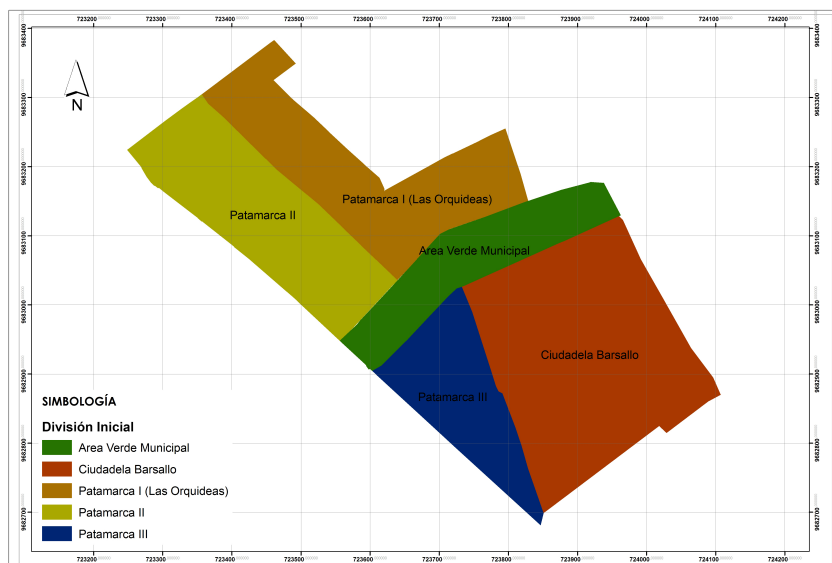
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”*

Según información recopilada en el lugar fue la entidad del Banco de la Vivienda y la familia Barsallo quienes realizaron las intervenciones de lotización en el sector analizado.



**GRÁFICO N° 4.6.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
DIVISIONES POSTERIORES.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El Banco de la Vivienda creó un proyecto de interés social el cual se desarrolló en tres etapas, las cuales fueron Patamarca I, II y III. Estos fueron entregados a los moradores en 1989, 1992 y 2000 respectivamente.

La ciudadela de la familia Barsallo está conformada por varias etapas, en las cuales, según los moradores del sector, la

hacienda se dividió para los herederos en grandes bloques o manzanas. A partir de este punto comenzaron a crearse subdivisiones, de acuerdo a la conveniencia de sus nuevos propietarios. Estas subdivisiones generaron en algunos casos más barrios de interés social y en otros grandes lotes que fueron utilizados como quintas de esta misma familia.

**Ventajas:**

- El sector que fue lotizado por el Banco de la Vivienda, se convierte en un barrio de interés social ya que posee una mayor densidad poblacional, debido a que los lotes son más pequeños y abarcan una mayor cantidad de familias.
- La organización de las vías es coherente, ya que se trata de un proyecto completo de lotización.
- No existen vías de retorno.
- Se incorporo áreas verdes para el uso de los moradores.

**Desventajas:**

- En los terrenos pertenecientes a la familia Barzallo los lotes son más grandes, lo cual ocasiona que la zona esté ocupada por una menor cantidad de familias, de esta ma-



nera el costo de los lotes es mayor.

- Existen vías de retorno, separadas del resto de la trama por uno o dos lotes como máximo.

En el gráfico anterior se puede apreciar la diferencia entre los trazados viales que se dieron en estos dos proyectos de lotización.

**GRÁFICO N° 4.6.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
PRIMERAS VÍAS.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 4.6.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el gráfico anterior se puede apreciar la existencia de vías de retorno y discontinuidad del trazado vial, el cual se genera únicamente en la lotización de la familia Barzallo.

Al estudiar este sector se pueden apreciar las diferencias que existen al momento de planificar una zona de la ciudad y al no hacerlo.

### A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

**CUADRO N° 4.6.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	ÁREA TOTAL	ÁREA CONSTRUIDA (PB)	ÁREA LIBRE (M2)	TIPO DE VIVIENDA
C 01	131,5	78,32	53,18	UNIFAMILIAR
C 02	793,3	326,01	467,29	UNIFAMILIAR
C 03	308	123	185	UNIFAMILIAR

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

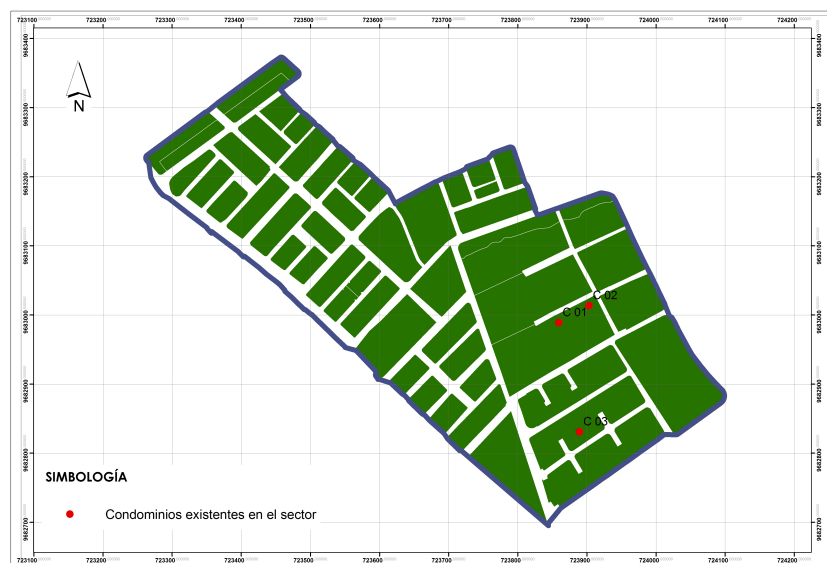
Específicamente, se encontraron tres condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de siete.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 131,5 m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 793,3 m<sup>2</sup>.

Es fundamental mencionar que en este sector la mayoría de los condominios han sido integrados a la red principal, es decir que no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

**GRÁFICO N° 4.6.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES EN EL SECTOR 6.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.6.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

El sector posee una topografía relativamente plana, con la existencia de dos terrazas separadas por la composición física del terreno, que generó dos proyectos: Uno que se ubica en la zona Noroeste y que posee una trama bastante ordenada, es una malla reticular rectangular. El proyecto ubicado en la zona Este, también presenta una trama organizada, pero no existe homogeneidad en el tamaño de sus manzanas, generando tramos muy largos en algunos casos, se puede decir que la forma del trazado es en espina de pez.

##### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

Está dividido en 15 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente distintas entre ellas, siendo la de menor tamaño

de 0,22 has y la de mayor tamaño de 4,86 has.

**GRÁFICO N° 4.6.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.6.3. el 6% pertenece a manzanas con áreas mayores a una hectárea y el 78% son manzanas con áreas menores a 0,5 hectáreas. Es decir que el 17% posee áreas que están dentro de un rango que va de 0,5 a 1 hectárea, considerado como recomendable.

**CUADRO N° 4.6.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
<0,5 ha	42	77,78
≥0,5 ha ≤1 ha	9	16,67
>1 ha	3	5,56

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Un aspecto importante es que por la topografía del sector el trazado de las manzanas es completamente regular.

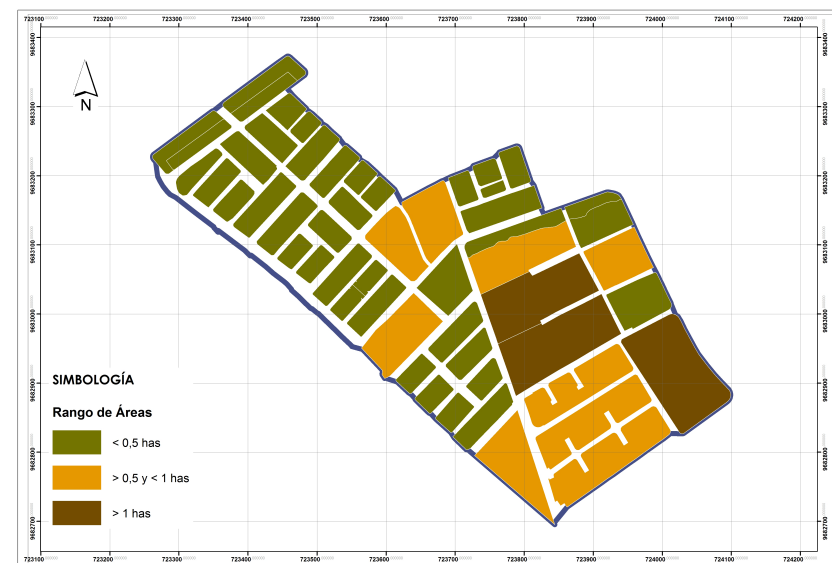
Si consideramos la división original del sector, los lotes de menor tamaño se encuentran en lo que hoy se conoce como barrio las Orquídeas y el sector que posee manzanas más grandes corresponde a los terrenos que pertenecieron a la familia Barzallo. Así se puede apreciar la diferencia de concepciones entre dos particulares que no consideran el entorno existente. Ver Gráfico N° 4.6.8.

### A.3. FORMA DE LAS MANZANAS.

Como se mencionó anteriormente la topografía del lugar ha permitido que la forma de las manzanas sea lo más regular posible, además al pertenecer únicamente a dos intervencio

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.6.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

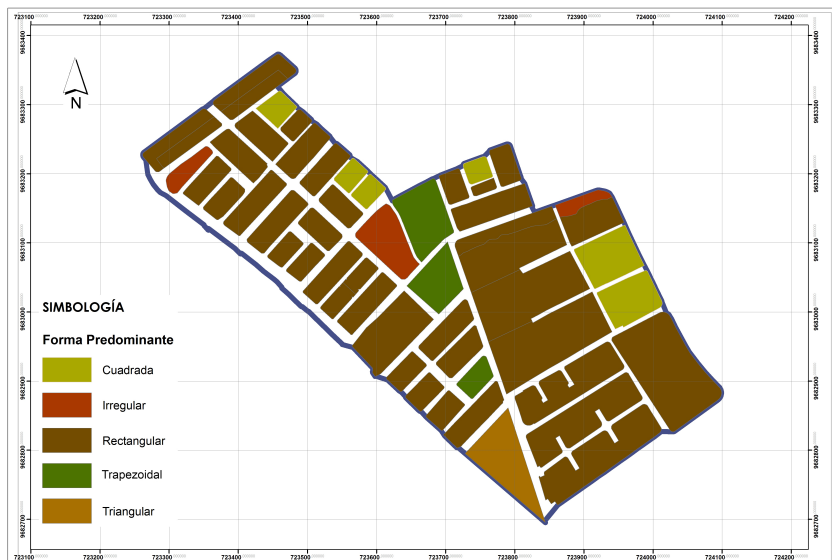
nes se puede ver que en general son proporcionadas.

El 87% de las manzanas son regulares, estando entre éstas manzanas cuadradas, rectangulares, triangulares y trapezoidales y el 13% restante irregular.

En el Gráfico N° 4.6.9. se puede observar las manzanas identificadas por su forma.



**GRÁFICO N° 4.6.9.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis, se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió planificación.

**GRÁFICO N° 4.6.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TAMAÑO DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado. A continuación en el Cuadro N° 4.6.4. se exponen los rangos de áreas de los lotes y en el Grafico N° 4.6.11 se ha plasmado la distribución de los mismos.



**CUADRO N° 4.6.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
≤100	352	47,5
>100≤150	263	35,49
>150≤200	90	12,15
>200≤300	13	1,75
>300≤500	6	0,81
>500≤750	5	0,67
>750≤1000	2	0,27
>1000≤2500	4	0,54
>2500≤5000	6	0,81
>5000	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>741</b>	<b>100</b>

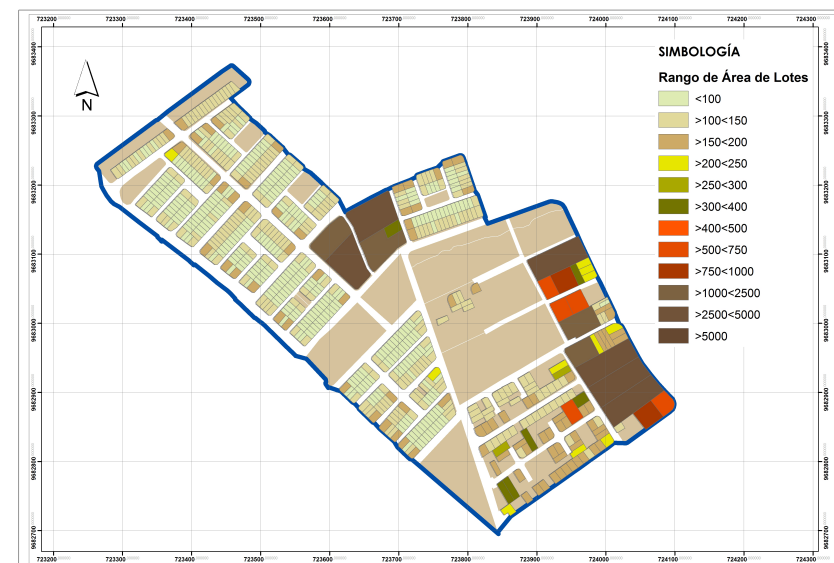
Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el cuadro anterior los lotes que tienen un área menor a 100m<sup>2</sup> son los que existen en mayor cantidad en el sector con un 47,50%, seguidos por los que están en el rango de 100m<sup>2</sup> a 150m<sup>2</sup> con un 35,49%, siendo estos dos rangos los que predominan. El resto de lotes conforman el 17,01% y están distribuidos entre equipamientos y lotes mayores a los 150m<sup>2</sup>.

Las dimensiones de la mayoría de lotes se las puede consi-

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.6.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

derar como pequeñas, lógicamente se debe considerar que este proyecto es de carácter social y seguramente es la razón por la que se lotizó con estas dimensiones.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de los lotes tienen una geometría rectangular.

**GRÁFICO N° 4.6.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

En el siguiente cuadro se puede ver que el 55,87% del total de los lotes del sector están dentro de las proporciones adecuadas, es decir tienen una relación frente / fondo entre 1/1,50 y 1/ 2,50.

El 40,49% de los lotes están dentro de la proporción 1 / 3, los mismos que se encuentran mayoritariamente en el proyecto

**CUADRO N° 4.6.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RELACIÓN FRENTE/FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
<1/3	22	2,97
1/3.	300	40,49
1/2,5	220	29,69
1/2.	143	19,3
1/1,5	51	6,88
>1	5	0,67
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>100</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

de lotización del barrio las Orquídeas como se puede ver en el gráfico.

## C. RED VIAL.

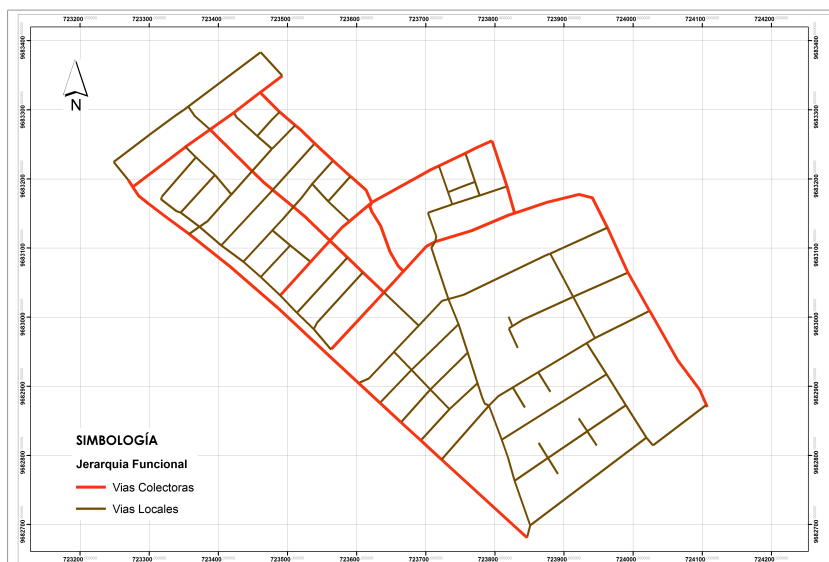
Los dos proyectos de urbanización que se dieron en el sector generaron distintas tipologías en la trama. Con respecto a la vialidad se puede apreciar que el barrio de las Orquídeas claramente presenta continuidad en sus tramos y ejes que organizan la trama, demostrando una organización en conjunto. Y por otra parte el proyecto de la familia Barsallo, que al ser desarrollado en diferentes etapas, por entidades privadas y de manera aislada, presenta una ausencia de conexión

entre los proyectos, por lo que aparecen vías de retorno y longitudes de tramos muy diversas entre ellas.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

La jerarquización funcional del sector en su mayoría es clara.

**GRÁFICO N° 4.6.13.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Se puede apreciar que presenta ejes que permiten el flujo continuo y la entrada y salida de las personas que habitan en el sector.

El Grafico N° 4.6.13. señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

#### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

##### C.1.1.1. Vías Colectoras.

Las vías colectoras que se encuentran en el sector son:

- Calle de los X juegos Bolivarianos: Esta calle puede ser considerada como una de las colectoras mas importante, ya que está conectada directamente con la red arterial de la ciudad. En este caso tiene conexión directa con la Av. De las Américas.
- Calle San Silvestre.- Al igual que la calle de los x Juegos Bolivarianos, esta tiene conexión con directa con la red arterial de la ciudad, conectándonos con los sectores de Ochoa León y el parque industrial. Estas dos vías son alimentadas por otras vías colectoras de menor capaci-

dad.

- La calle Alfonso Rivera, La calle Duitama, Lacalle Daniela Cañizares, La calle Plovdiv.- estas son de igual manera calles colectoras, ya que conducen el tráfico interno del sector a otras vías colectoras de mayor afluencia.

### C.1.1.2. Vías Locales.

Como se mencionó anteriormente los diferentes proyectos de lotización han provocado que por una parte se pueda apreciar una continuidad y buena conexión entre las vías locales, sin embargo el exceso de estas han generado manzanas muy pequeñas y tramos muy cortos entre cada intersección y por otra parte la existencia de vías de retorno y cruces en T provocando intersecciones conflictivas.

El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales, con el 65,56%, las mismas atraviesan el sector descongestionando su flujo vehicular y proporcionando varias conexiones con las vías colectoras.

El segundo porcentaje más alto corresponde a las vías locales, con el 34,44%. En el siguiente cuadro se detallan los tramos de acuerdo al tipo de vía.

**CUADRO N° 4.6.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUIA	NUMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
COLECTORAS	52	34,44
LOCALES	99	65,56
TOTAL	151	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.2. Intersecciones Conflictivas.

No existen intersecciones conflictivas en el sector de estudio.

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

### C.2.1. Longitud de Tramos.

Se ha encontrado que la mayor cantidad de tramos de vías son menores a los 100m de longitud, correspondiendo un 58% a las menores a 50m y un 29% a las que van de 50m a 100m.

En el Grafico N° 4.6.15. se encuentran detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

**GRÁFICO N° 4.6.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

A continuación en el Cuadro N° 4.6.7. se encuentra detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

**CUADRO N° 4.6.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**TRAMOS SEGÚN RANGO DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
<50	88	58,28
>50≤100	44	29,14
>100≤150	12	7,95
>150	7	4,64
TOTAL	151	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el cuadro anterior el 58% de los tramos se encuentran por debajo de los rangos recomendables, es decir que están por debajo de los 50m. Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía ya que el flujo vehicular se ve interrumpido por intersecciones que están separadas entre si por distancias muy cortas.

### C.2.2. Sección Transversal de las Vías según su Jerarquía.

Estos datos influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en funcionamiento de la red vial.

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.6.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)
T-01	6	T-39	9,7	T-77	0,3	T-115	13
T-02	3	T-40	7,8	T-78	12	T-116	7,4
T-03	3	T-41	14,9	T-79	11,3	T-117	6
T-04	23	T-42	5,7	T-80	10	T-118	10
T-05	7	T-43	12,7	T-81	6	T-119	12,4
T-06	9	T-44	12,5	T-82	9	T-120	6,6
T-07	6	T-45	8,63	T-83	3,2	T-121	6,4
T-08	5,34	T-46	14,5	T-84	3	T-122	10
T-09	6,21	T-47	10,3	T-85	9,6	T-123	7,3
T-10	5,67	T-48	5,8	T-86	5,5	T-124	6,2
T-11	6,18	T-49	12,6	T-87	3,2	T-125	11
T-12	7,4	T-50	6	T-88	5	T-126	9
T-13	7	T-51	6,5	T-89	6,6	T-127	7
T-14	6,8	T-52	4,3	T-90	11,4	T-128	9,2
T-15	7	T-53	6,2	T-91	13,7	T-129	5
T-16	5,8	T-54	12	T-92	6,5	T-130	10
T-17	5,9	T-55	9,7	T-93	4,5	T-131	5,6
T-18	6,1	T-56	2,5	T-94	8,7	T-132	17
T-19	10,4	T-57	8	T-95	6	T-133	11,7
T-20	5,79	T-58	6,8	T-96	8	T-134	6,2
T-21	7,1	T-59	15,9	T-97	7,2	T-135	19
T-22	6	T-60	7	T-98	11,3	T-136	5,5
T-23	23	T-61	5,9	T-99	6,4	T-137	5,9
T-24	5,5	T-62	9,8	T-100	6,87	T-138	10,1
T-25	6,6	T-63	5,7	T-101	12,9	T-139	16,3
T-26	4,6	T-64	10,2	T-102	6,4	T-140	11,1
T-27	15	T-65	13,5	T-103	7,5	T-141	4,2
T-28	10,3	T-66	13,1	T-104	8,11	T-142	9,7
T-29	5,6	T-67	10,5	T-105	12	T-143	10,4
T-30	5,6	T-68	7	T-106	8,9	T-144	10,4
T-31	5,2	T-69	13,3	T-107	10,9	T-145	23,6
T-32	15	T-70	9	T-108	5,85	T-146	10
T-33	9	T-71	6,4	T-109	6,4	T-147	10
T-34	6,4	T-72	12,11	T-110	8,3	T-148	15,3
T-35	6,4	T-73	6,2	T-111	5,5	T-149	8,3
T-36	6,5	T-74	5,9	T-112	6,2	T-150	6,7
T-37	6	T-75	8,4	T-113	9,9	T-151	16,3
T-38	6,1	T-76	5	T-114	9,2		

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Es importante mencionar que los datos expuestos en el cuadro anterior son las dimensiones promedio de los tramos, ya que éstos no son regulares en toda su longitud.

Según el Cuadro N° 4.6.9. las dimensiones de los carriles de las vías colectoras están dentro de las especificidades mínimas requeridas para que esta vía funcione como tal.

En cuanto a las vías locales no todas cumplen con las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las normativas pertinentes.

**CUADRO N° 4.6.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MÁXIMA
COLECTORAS	3,00	3,83
LOCALES	2,00	4,25

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica



de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.6.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA SECTOR (HAS)	ÁREAS DE VÍAS (HAS)	% VÍAS	M2 DE VÍAS /HAB
25,36	6,32	24,92	16,47

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.6.10.. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable, al igual que la cantidad de m<sup>2</sup> de vía por habitante.

#### 4.1.6.6. EQUIPAMIENTOS.

El objetivo de analizar los equipamientos existentes es determinar si existe una correcta distribución de los mismos.

Para ello, se ha establecido en este estudio la superficie que se ha destinado para su funcionamiento y su ubicación.

#### A. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

En el sector de estudio se pudieron encontrar los siguientes

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.6.15.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

equipamientos. Ver Gráfico N° 4.6.15.

a) Equipamiento Educativo.

- Unidad Educativa Isabel Moscoso Davila (escuela y Colegio).

b) Equipamiento recreativo.

- Parque.
- c) Equipamiento religioso.
- Iglesia de la parroquia Hermano Miguel.

**CUADRO N° 4.6.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**SUPERFICIE DESTINADA A LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**

EQUIPAMIENTOS EXISTENTES		
EQUIPAMIENTO	SUPERFICIE	CANTIDAD
ÁREA VERDE	37681	8
CASA COMUNAL	392	1
COLEGIO	4855	1
ESCUELA	3087	1
IGLESIA	1941	1
<b>TOTAL</b>	<b>47956</b>	

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### 4.1.6.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

##### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

De acuerdo con la ordenanza municipal, los tipos de implantación que deben generarse en el lugar son continua con retiro frontal y continua sin retiro frontal, mas en el lugar de

estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación: aislada con retiro, aislada sin retiro, pareada con retiro, pareada sin retiro, continua con retiro y continua sin retiro. Siendo la pareada con retiro la de carácter predominante en el sector con el 78% de la totalidad de las construcciones existentes. A esta le sigue la continua con retiro con un 15% del total y siendo el segundo más significativo del sector.

**CUADRO N° 4.6.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACION	NUMERO	PORCENTAJE (%)
CONTINUA SIN RETIRO	24	3,24
CONTINUA CON RETIRO	112	15,11
AISLADA SIN RETIRO	2	0,27
PAREADA CON RETIRO	576	77,73
PAREADA SIN RETIRO	27	3,64
<b>TOTAL</b>	<b>741</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

##### B. ALTURA EN PISOS.

El mayor número edificaciones poseen un piso de altura, representando el 58% del total, seguidas por las de dos pisos

con el 37%.

A continuación en el Cuadro N° 4.6.13. se detalla el número de pisos de las edificaciones del sector.

**CUADRO N° 4.6.13.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR PATAMARCA.  
EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS  
ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NUMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE (%)
1	431	58,16
2	272	36,71
3	36	4,86
4	2	0,27
TOTAL	741	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### **4.1.6.8. CONCLUSIONES.**

A continuación se exponen los datos más relevantes del sector.

- La infraestructura se creó a partir de las lotizaciones que se realizaron en el sector, creándose tipologías diferentes en cada uno de estos proyectos.
- Con lo mencionado anteriormente se puede demos-

trar que los proyectos integrales de lotización presentan una mejor estructura que los que se realizan de manera aislada.

- En el proyecto de Patamarca, las manzanas son pequeñas, y produce mayor cantidad de vías e intersecciones.
- En cuanto a las formas de las manzanas, se puede decir que son regulares prácticamente en su totalidad.
- El fraccionamiento de las manzanas es bastante homogéneo, lo que ha propiciado que la implantación de las edificaciones también lo sea.
- Es un sector en el que predominan las edificaciones pareadas con retiro, así como las edificaciones que se elevan mayoritariamente entre uno dos pisos de altura.
- Finalmente es importante recalcar que la trama es bastante organizada debido a que es producto de apenas dos intervenciones, de las cuales uno se concibió como un proyecto integral.



### 4.1.7. SECTOR 7: CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.

#### 4.1.7.1. LOCALIZACIÓN.

El sector se encuentra ubicado en la zona Este de la ciudad y pertenece a la parroquia de Machángara. A sector se lo ha denominado con el nombre de Ciudadela de los Ingenieros.

**GRÁFICO N° 4.7.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Su topografía es bastante regular, siendo este prácticamente plano en su totalidad. El sector colinda con los márgenes de los ríos Cuenca y Machángara por el Sur y el Este respectivamente, siendo estas áreas verdes y de recreación. Por el Oeste colinda con la Avenida de las Américas y por el Norte con la Avenida Gonzales Suarez.

#### 4.1.7.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

El sector posee una superficie de 27,27 has.

Su densidad bruta es de 48,04 hab./has, lo que da una población aproximada de 1309 habitantes.

**CUADRO N° 4.7.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	POBLACION	SUPERFICIE (HAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HAS)
S7	1309	27,27	48

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

INEC, Censo de población y vivienda 2010.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

La densidad se puede considerar como media, al estar en el promedio de la densidad del cantón.

#### **4.1.7.3. CARACTERÍSTICAS SOCIO - ECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.**

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es alto.

Hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximadamente 1309 habitantes de los cuales el 48.66% son hombres y el otro 51.34% mujeres.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al inec, para el año 2010, el 47.50% de la población residente contaba con educación superior, el 32.3% había asistido a la secundaria, el 12.27% había asistido únicamente a la primaria mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 1.77% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Un dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 54.68% del total.

Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 62.3% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 34.17% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 3.53% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### **4.1.7.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.**

Se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su vialidad, amanzanamiento y lotización.

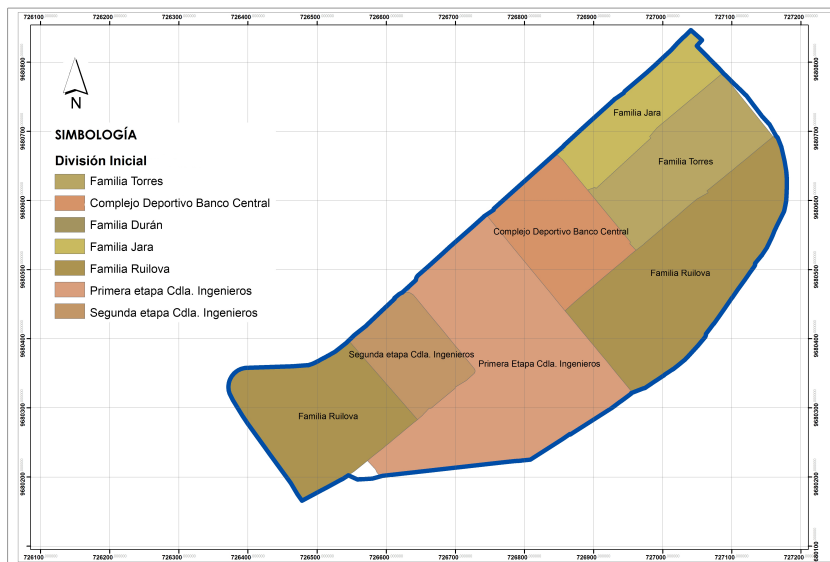
A continuación se expone su proceso de conformación, el mismo que fue relatado por los moradores más antiguos del lugar.

Este sector pertenece a una de las zonas consolidadas en la década del 90s.

Según información proporcionada por los moradores del sec-

tor, éste originalmente perteneció a la familia Ruilova, quien donó parte de estos terrenos al colegio de ingenieros del Azuay, los cuales realizaron lo que hoy conocemos como la Ciudadela de los Ingenieros, y estuvo compuesta por dos etapas.

**GRÁFICO N° 4.7.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También dentro del sector se encontraba el complejo deportivo del Banco Central, el cual ocupa una gran extensión.

Poco a poco estos terrenos comenzaron a subdividirse, generalmente para poder repartir en herencias, con lo que quedaron algunas familias como nuevas dueñas del sector, tal es el caso de las familias Jara, Torres León, Toral Vélez, Ruilova, entre otras. Ver Gráfico N° 4.7.2.

Estas familias comenzaron a realizar proyectos particulares de lotización y con esto empezó a transformarse en un sector que hoy en día, está compuesto en gran parte por ciudadelas privadas.

En el Gráfico N° 4.7.3. se puede apreciar el sistema vial desarrollado inicialmente, claro está que el trazado de éste originalmente se lo realizó siguiendo los pequeños caminos que fueron resultado de las primeras divisiones de suelo que se dieron en el sector.

En el Gráfico 4.7.4. se puede observar como las urbanizaciones privadas y los nuevos procesos de lotización crean nuevos sistemas viales los cuales de cierta manera afectan a la trama urbana del sector.



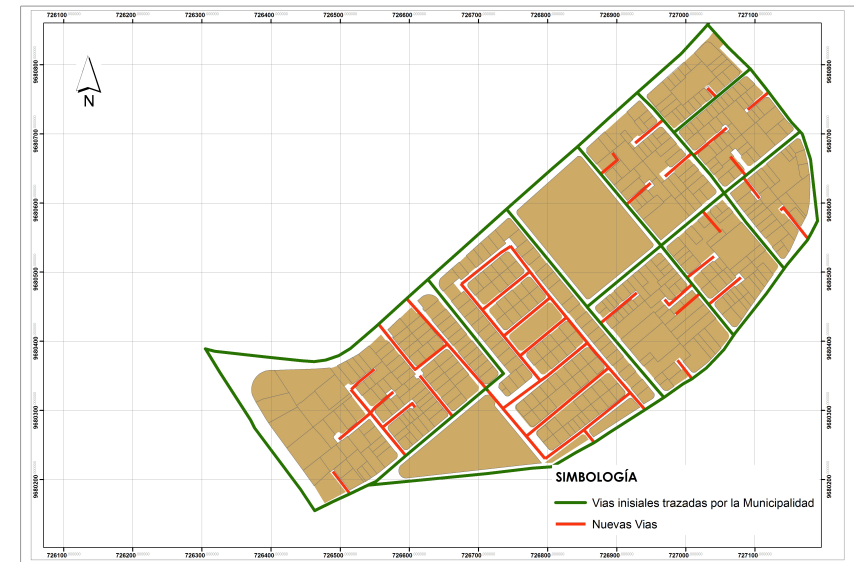
**GRÁFICO N° 4.7.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS..**  
**PRIMERAS VÍAS.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 4.7.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**VÍAS POSTERIORES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Tal es el caso de las vías privadas de las urbanizaciones que generalmente son vías de retorno y que no proporcionan ningún tipo de integración, ni si quiera entre manzanas colindantes.

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

**GRÁFICO N° 4.7.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Específicamente se encontraron cuatro condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de siete. Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 257,6m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 509,7m<sup>2</sup>.

Es fundamental mencionar que la mayoría de los condominios han sido integrados a la red principal, es decir que no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

A continuación se presenta un cuadro en donde se encuentran detalladas las características principales de los condominios del lugar.

**CUADRO N° 4.7.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	ÁREA TOTAL	ÁREA CONSTRUIDA (PB)	ÁREA LIBRE (M2)	TIPO DE VIVIENDA
C 01	257,6	149,6	108	UNIFAMILIAR
C 02	334,63	151,3	183,33	UNIFAMILIAR
C 03	301,6	141	160,6	UNIFAMILIAR
C 04	509,7	192,5	317,2	UNIFAMILIAR

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

#### 4.1.7.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus caracterís-

ticas físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

La trama se ajusta a los diferentes proyectos de urbanización que ha tenido el sector, creándose así una trama fraccionada e independiente.

Además esta trama también esta compuesta por un sin número de vías de retorno, las cuales la convierten en una trama discontinua y confusa.

### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

El sector está dividido en 22 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente distintas entre ellas, siendo la de menor tamaño de 0,06ha y la máxima de 2,27ha.

Como se indica en el Cuadro N° 4.7.3. el 45% pertenece a manzanas con áreas mayores a una hectárea y el 41% son manzanas con áreas menores a 0,5 hectáreas.

Es decir que el 14% de las manzanas del sector posee áreas recomendables dentro de un rango de 0,5 a 1 hectárea. En el siguiente gráfico se identifican las manzanas de acuerdo a su superficie.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.7.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS..**  
**RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### A.3. FORMA DE MANZANAS.

La topografía del lugar ha permitido que la forma de las manzanas sea lo mas regular posible siendo en su mayoría rectangulares.

**CUADRO N° 4.7.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA.**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
<0,5 ha	9	40,91
≥0,5 ha ≤1 ha	3	13,64
>1 ha	10	45,45

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También los proyectos de urbanización en el sector propiciado una trama ortogonal que facilita la homogeneidad de las manzanas en cuanto a su forma; mas es necesario decir que la sobre división del suelo ha provocado que lleguen a deformarse las manzanas, creando vías de retorno dentro de estas.

A continuación en el Gráfico N° 4.7.7. se presenta en donde se ha señalado las formas predominantes de las manzanas.

De acuerdo a este gráfico se obtuvo que el 77% de las manzanas son regulares y el 23% restante irregular.

**GRÁFICO N° 4.7.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**FORMAS DE LAS MANZANAS.**



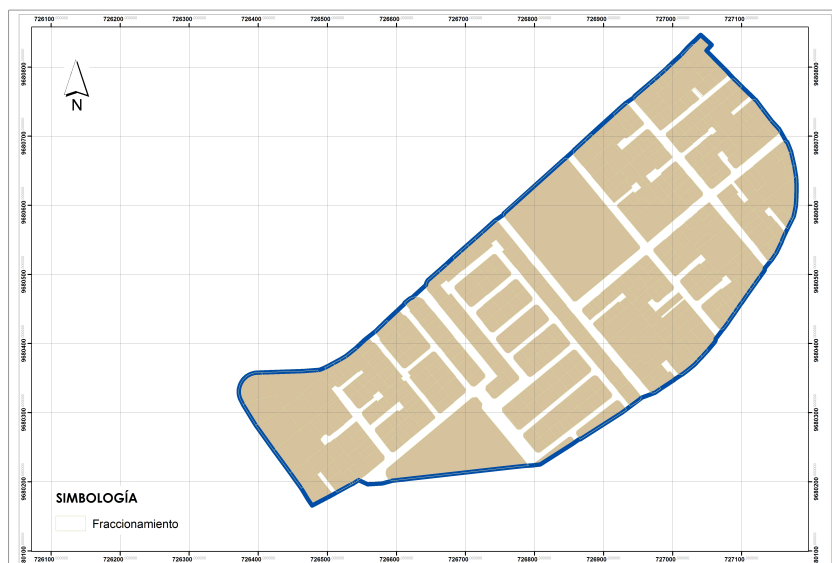
*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis del sector, se consideró pertinente estudiar el tamaño y la forma de los lotes e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió o no planificación.

**GRÁFICO N° 4.7.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDELA DE LOS INGENIEROS.**  
**FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**CUADRO N° 4.7.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDELA DE LOS INGENIEROS..**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
≤100	2	0,55
>100≤150	17	4,68
>150≤200	59	16,25
>200≤300	66	18,18
>300≤400	151	41,6
>400≤500	21	5,79
>500≤750	19	5,23
>750≤1000	8	2,2
>1000≤2500	17	4,68
>2500≤5000	1	0,28
>5000	2	0,55
<b>TOTAL</b>	<b>363</b>	<b>100</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TAMAÑO DE LOS LOTES.

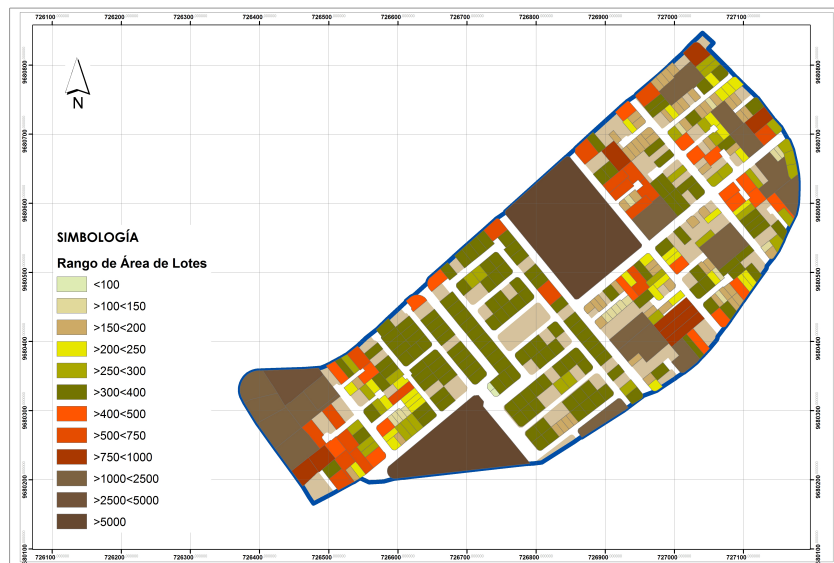
Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector. A continuación en el Cuadro N° 4.7.4. se exponen los rangos de

áreas de los lotes y en el Gráfico N° 4.7.9. se ha plasmado la distribución de los mismos.

El mayor número de lotes que existen en el sector, son los que están en el rango de 300 a 400m<sup>2</sup>, con un porcentaje de 41,60% y equivalente a 151 lotes.



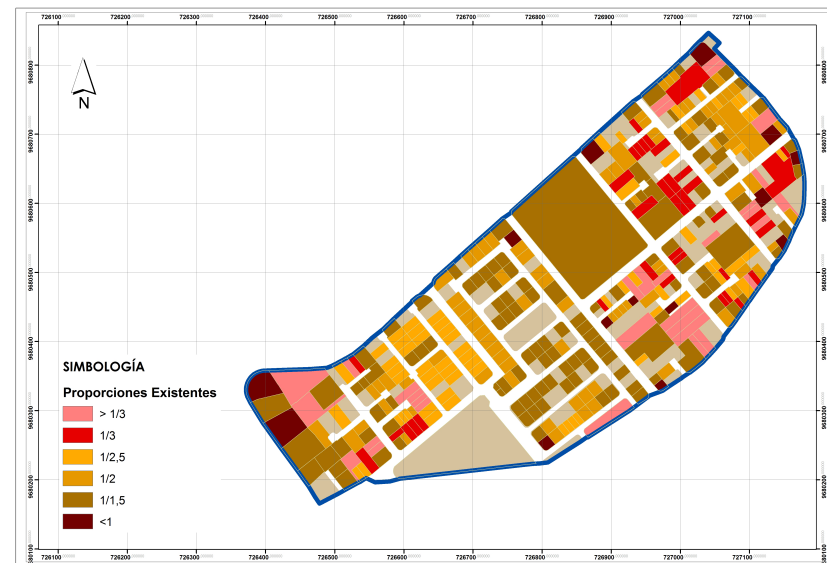
**GRÁFICO N° 4.7.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 4.7.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de los lotes tienen una geometría rectangular. En Cuadro N° 4.7.5. se indican los rangos en los que se encuentran las proporciones de lotes que predominan en el sector de estudio. Se tiene que el 78,52% del total de los lotes

del sector están dentro del rango de proporción adecuado, siendo este de 1/1,5 a 1/2,5.

El 7,99 % corresponde a lotes cuyo fondo es mayor a tres veces el frente. Y el 4,96% corresponde a lotes cuadrados o lotes en los cuales el frente es igual o mayor al fondo.



**CUADRO N° 4.7.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RELACIÓN FRENTE/FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
<1/3	29	7,99
1/3.	31	8,54
1/2,5	69	19,01
1/2.	94	25,9
1/1,5	122	33,61
>1	18	4,96
TOTAL	363	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## C. RED VIAL.

La red vial del sector obedece a las diferentes urbanizaciones existentes. La mayoría de ellas son de carácter local y a su vez algunas de estas han sido consideradas como vías privadas o únicamente de uso de las urbanizaciones a las que pertenecen, creando así un modelo de privatización del suelo y desvinculación de la sociedad.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

La red vial del sector en su mayoría es clara.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

Se puede apreciar que presenta ejes que permiten el flujo continuo y la entrada y salida de las personas que habitan en el sector.

El Gráfico N° 4.7.11. señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

**GRÁFICO N° 4.7.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

#### C.1.1.1. Vías Arteriales.

- Av. González Suárez: Es la única vía arterial que se comunica con el sector, esta lo conecta con el centro de la ciudad hacia el Oeste.

#### C.1.1.2. Vías Colectoras.

Las vías colectoras que se encuentran en el sector son:

- Calle Cumandá. Esta colectora y bordea el sector conectando el tráfico de las vías locales con la red arterial y viceversa.

#### C.1.1.3. Vías Locales.

Como se mencionó anteriormente los diferentes proyectos de lotización en el sector han provocado que por una parte se pueda apreciar una continuidad y buena conexión entre las vías locales, sin embargo el exceso de estas han generado manzanas muy pequeñas, tramos muy cortos y vías de retorno.

**CUADRO N° 4.7.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUIA	NUMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
ARTERIALES	12	12,37
COLECTORAS	26	26,80
LOCALES	59	60,82
TOTAL	97	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales, con el 73,68%, las mismas que atraviesan el sector descongestionando su flujo vehicular y proporcionando varias conexiones con la Calle Cumandá.

### C.1.2. Intersecciones Conflictivas.

No existen intersecciones conflictivas.

## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

### C.2.1. Longitud de Tramos.

En el sector se ha encontrado que la mayor cantidad de tramos de vías son menores a 50m de longitud representando el 41% del total de los tramos, a estas les sigue aquellos menores a 100m representando el 36%.

EN EL Gráfico N° 4.7.12. se encuentran detallados los rangos de longitud del sector.

A continuación en el Cuadro N° 4.7.7. se encuentran detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

**CUADRO N° 4.7.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**TRAMOS SEGÚN RANGOS DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
<50	39	40,63
>50≤100	35	36,46
>100≤150	11	11,46
>150	11	11,46
TOTAL	96	100,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**GRÁFICO N° 4.7.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se puede observar el 41% de los tramos se encuentran por debajo de los rangos recomendables, es decir que están por debajo de los 50m.

Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía ya que el flujo vehicular tiene que salvar intersecciones que es-

tán separadas entre si por distancias muy cortas.

### C.2.2. Sección Transversal de las Vías según su Jerarquía.

Estos datos influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en el funcionamiento de la red vial del sector.

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.7.8.**

**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.  
ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MÁXIMA
ARTERIALES	3,46	4,56
COLECTORAS	3,70	4,38
LOCALES	4,60	5,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Según el Cuadro N° 4.7.8. la mayoría de las dimensiones de los carriles de las vías colectoras están dentro de las dimensiones requeridas para que estas vías puedan cumplir su función. En cuanto a las vías locales no todas cumplen con

las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las normativas pertinentes.

**CUADRO N° 4.7.9.**

**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.  
SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)
T-01	17	T-26	6	T-51	7,2	T-76	23
T-02	22	T-27	12	T-52	16,1	T-77	13
T-03	23,7	T-28	6	T-53	5,8	T-78	11,4
T-04	23,5	T-29	5	T-54	6,37	T-79	24,8
T-05	6,3	T-30	3	T-55	9,5	T-80	12,4
T-06	7,3	T-31	9,5	T-56	12	T-81	21,6
T-07	22,6	T-32	4,8	T-57	13,5	T-82	7,4
T-08	12	T-33	10	T-58	12	T-83	12,7
T-09	10	T-34	8,9	T-59	9,9	T-84	11,4
T-10	7,4	T-35	8,5	T-60	7,6	T-85	27,4
T-11	9,1	T-36	7,6	T-61	10,1	T-86	24,7
T-12	6	T-37	8,5	T-62	7,13	T-87	22,4
T-13	16,4	T-38	8,5	T-63	11,8	T-88	11,4
T-14	6	T-39	9	T-64	7,8	T-89	6
T-15	11,2	T-40	8	T-65	17,5	T-90	20,7
T-16	8,9	T-41	6	T-66	7,4	T-91	12
T-17	7,3	T-42	7,8	T-67	7,4	T-92	13
T-18	4,6	T-43	20	T-68	5,8	T-93	8
T-19	5,9	T-44	8	T-69	7,4	T-94	20,8
T-20	7,7	T-45	6,8	T-70	8,5	T-95	11,9
T-21	6	T-46	8,2	T-71	7,8	T-96	10,6
T-22	24	T-47	6,2	T-72	22	T-97	14
T-23	20	T-48	6	T-73	15		
T-24	13,6	T-49	8,2	T-74	9,8		
T-25	12,5	T-50	6,2	T-75	10		

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También existen Pasajes, los cuales poseen una sección mínima de 3m y finalmente la sección de vías arteriales es de 20.80 m.

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.7.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA SECTOR (HAS)	ÁREAS DE VÍAS (HAS)	% VÍAS	M2 DE VÍAS /HAB
27,27	5,75	21,09	43,95

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro No 4.7.10. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable, pero el indicador de vías por habitante está sumamente elevado. Este último es de gran relevancia ya que con un diseño integral podría ser mejorado.

#### 4.1.7.6. EQUIPAMIENTOS.

El objetivo de analizar los equipamientos existentes es deter-

minar si existe una correcta distribución de los mismos. Para ello, se ha establecido en este estudio la superficie que se ha destinado para su funcionamiento y su ubicación.

### A. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

En el sector de estudio se pudieron encontrar los siguientes equipamientos.

a) Equipamiento recreativo.

- Parque.
- Complejo deportivo.
- Área Comunal de la ciudadela de los ingenieros.

#### A.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

##### A.1.1. Equipamiento Recreativo.

###### A.1.1.1. Parque.

Son áreas pequeñas que sirven de uso específico para la ciudadela de los ingenieros, y ocupan una superficie de 4364m<sup>2</sup>.

#### A.1.1.2. Complejo Deportivo.

Este complejo anteriormente formaba parte de las instalaciones de recreación para los socios del banco central.

Sin embargo en la actualidad es un centro de desarrollo de actividades físicas abierto a todo público, utilizado en especial por la federación deportiva del Azuay.

Este equipamiento ocupa una superficie de 20920 m<sup>2</sup>.

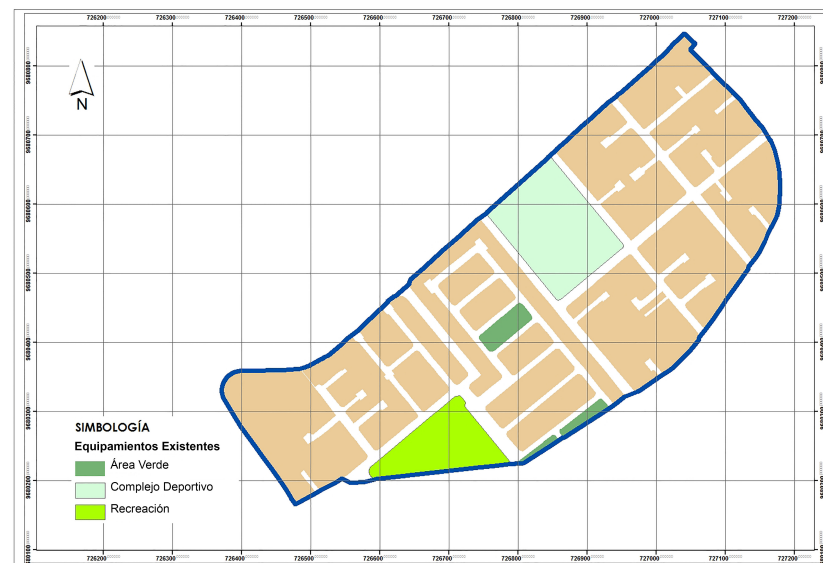
#### A.1.1.3. Área Comunal de la ciudadela de los ingenieros.

También es un equipamiento de uso exclusivo de la ciudadela de los ingenieros, sin embargo ocasionalmente, en él se realizan eventos particulares.

Este es un equipamiento que está emplazado en un terreno de 12255 m<sup>2</sup>.

A continuación en el Gráfico N° 4.7.13. se puede identificar la ubicación de cada uno de los equipamientos en el sector.

**GRÁFICO N° 4.7.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**  
**EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 4.1.7.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

#### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

En el sector de estudio se encontraron los siguientes tipos



Siendo la Continua con retiro la de carácter predominante en el sector con el 47% de la totalidad de las construcciones existentes.

A esta le sigue la pareada sin retiro con un 33% del total y siendo el segundo mas significativo del sector.

**CUADRO N° 4.7.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDELA DE LOS INGENIEROS..**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACION	NUMERO	PORCENTAJE (%)
CONTINUA SIN RETIRO	5	1,38
CONTINUA CON RETIRO	170	46,83
AISLADA CON RETIRO	5	1,38
AISLADA SIN RETIRO	26	7,16
PAREADA CON RETIRO	38	10,47
PAREADA SIN RETIRO	119	32,78
<b>TOTAL</b>	<b>363</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. ALTURA EN PISOS.

La mayoría de las construcciones son de dos pisos de altura y muchas de estas están ocupando lotes que están entre 50 y 500m<sup>2</sup>, seguidas por las de tres y un piso respectivamente. Se encontraron también edificaciones de de cuatro, cinco, seis y de hasta ocho pisos de altura.

**CUADRO N° 4.7.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR CIUDELA DE LOS INGENIEROS.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NUMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE (%)
1	38	10,47
2	269	74,10
3	47	12,95
4	4	1,10
5	3	0,83
6	1	0,28
8	1	0,28
<b>TOTAL</b>	<b>363</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.1.7.8. CONCLUSIONES.

- La infraestructura del sector se creó a partir de las loti-



zaciones que se realizaron en el mismo, creándose tipologías diferentes en cada uno de estos proyectos.

- En el proyecto de la ciudadela de los ingenieros, las manzanas son muy pequeñas, con lo que se produce mayor cantidad de vías e intersecciones.
- En cuanto a las formas de las manzanas, estas son predominantemente rectangulares en el sector facilitando un fraccionamiento también rectangular en su mayoría. Además el fraccionamiento de las manzanas es relativamente homogéneo en cuanto a su área.
- En cuanto a la jerarquización funcional del sector se puede decir que no es muy clara ya que en rigor existen varias vías colectoras que llegan a la vía arterial pero son parte del sistema local y no poseen las características necesarias para que cumplan como tales.
- las longitudes de tramo son muy diversas, presentándose en algunas ocasiones intersecciones muy continuas y en otros tramos muy largos.
- Es un sector en el que predominan: las edificaciones pareadas con retiro. Y de edificaciones que se elevan dos pisos .

- Finalmente es fundamental recalcar una vez más que la superficie de vías con respecto a los habitantes es sumamente elevada.



# **ANÁLISIS DE SECTORES**

## **DÉCADA**

### **2000 - 2010**

## 4.1.8. SECTOR 8: MISICATA.

### 4.1.8.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector se encuentra ubicado en la zona Oeste de la ciudad y pertenece a la parroquia Yanuncay.

Este asentamiento está ubicado en una zona a la cual originalmente se ingresaba por una sola vía “Vía a Misicata”, la

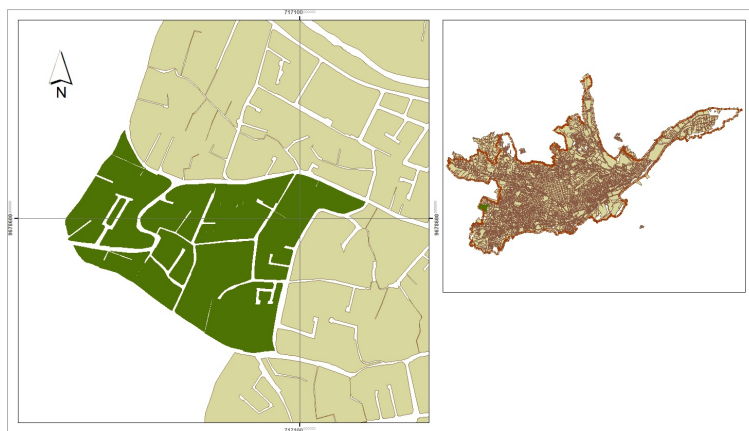
cual forma parte importante en el proceso de conformación del barrio.

Su topografía es irregular, presentando en algunas zonas terrenos con pendientes fuertes las cuales dificultan la conexión de sus vías internas con el resto de la trama vial.

### 4.1.8.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

El sector de estudio posee una superficie de 21,92 has. Su densidad bruta es de 19,19 hab/has, lo que da una población aproximada de 420 habitantes.

**GRÁFICO N° 4.8.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

**CUADRO N° 4.8.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	POBLACION	SUPERFICIE (HAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HAS)
S8	420	21,92	19,2

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
INEC, Censo de población y vivienda 2010.  
Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

La densidad del sector se puede considerar como baja, al estar bajo el promedio de la densidad del cantón.

#### **4.1.8.3. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.**

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es medio.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron registrados aproximadamente 420 habitantes de los cuales el 51% son hombres y el otro 49% mujeres, correspondiendo estos valores a 215 hombres y 205 mujeres.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al inec, para el año 2010, el 31.33% de la población residente contaba con educación superior, el 31.21% había asistido a la secundaria, el 26.74% había asistido únicamente a la primaria mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 4.36% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Un dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 57.36% del total.

Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el

74.96% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 22.48% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 2.56% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### **4.1.8.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.**

Para este trabajo se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su vialidad, amanzanamiento y lotización.

A continuación se expone su proceso de conformación, el mismo que fue relatado por los moradores más antiguos del lugar.

Lo que actualmente es Misicata, inicialmente fue propiedad de pocas familias, siendo estas la Familia Duran, que prácticamente fueron dueños desde los terrenos que hoy pertenecen a la iglesia de Misicata hasta Baños.

Y desde la iglesia, prácticamente, hasta la Av. de las Amé-

ricas y el barrio del Salado, le pertenecía a la familia Duchi Cajamarca.

Aproximadamente a inicios del siglo XX se comenzaron a dividir estos terrenos quedando lotes mas pequeños para los herederos y nuevos compradores.

También la Familia Durán donó los terrenos que le pertenecen a la iglesia de Misicata, la plaza y el cementerio.

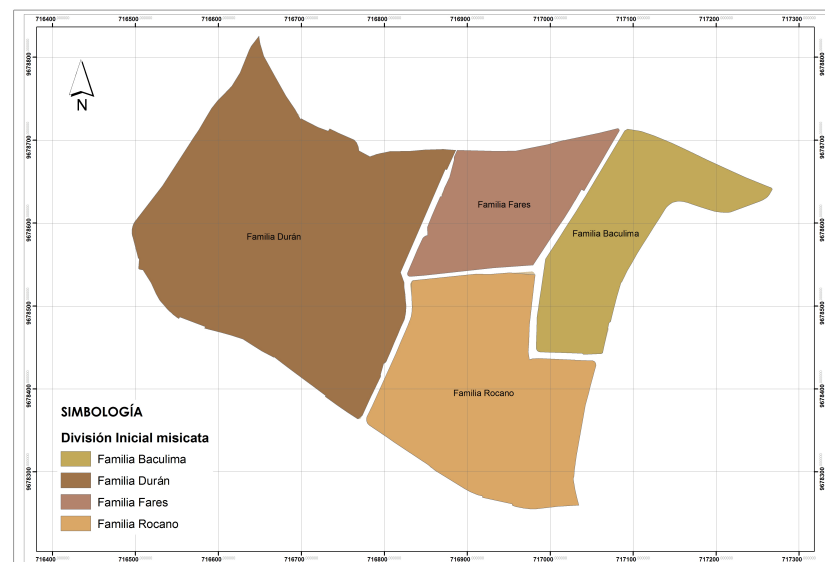
Mas o menos a mediados del siglo XX la Familia Remache compra parte de los terrenos de la Familia Durán los mismos que posteriormente fueron nuevamente divididos.

Estos nuevos fraccionamientos fueron repartidos algunos como donaciones, tal es el caso de la Escuela Joel Monroy, otros fueron repartidos para herederos, y una parte rematada por la perdida de una hipoteca. Actualmente es una urbanización.

La Familia Duchi Cajamarca dividió de igual manera sus terrenos dejándolos para sus herederos, quedando tres nuevas familias como terratenientes del sector, estas son las Familias Fares, Baculima y Rocano.

A partir de estas familias el sector comenzó a generar nuevos fraccionamientos, principalmente para la repartición de he

**GRÁFICO N° 4.8.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**DIVISIÓN INICIAL.**



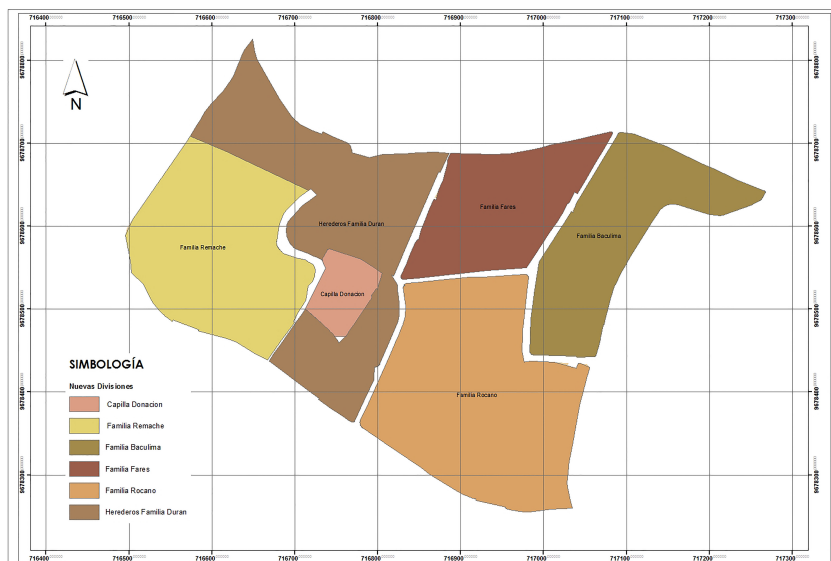
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se puede observar en el Gráfico N° 4.8.2. la división que se llevó a cabo en el terreno, es un tanto irregular, ya que el perfil de cada una de sus partes sigue formas variadas, poco ortodoxas y además existe una fuerte diferencia de áreas entre ellos.



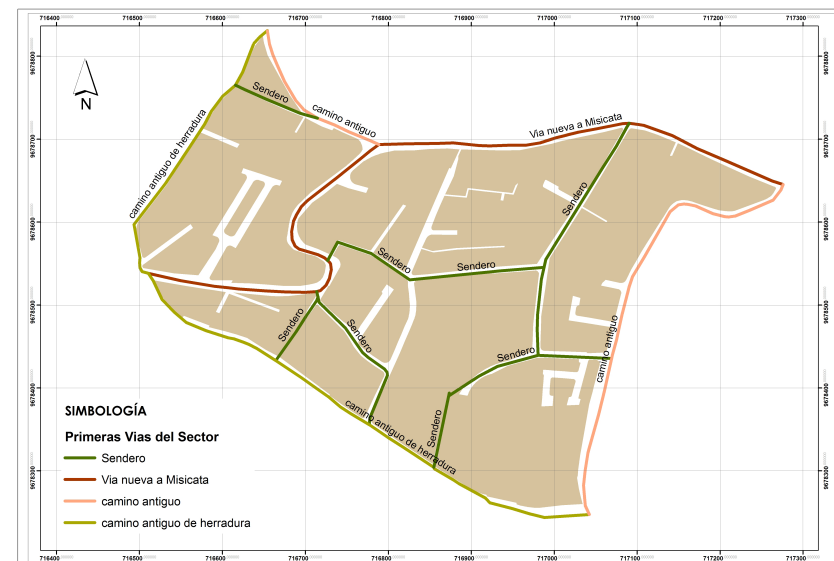
**GRÁFICO N° 4.8.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
DIVISIONES POSTERIORES.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Estos grandes terrenos para entonces estaban comunicados únicamente por caminos vecinales y senderos. El único camino de mayores dimensiones era un antiguo camino de herradura que se encuentra delimitando toda la parte sur del sector. Este camino era el único por el cual se podía ingresar a Misicata. En la década de 1920 aproximadamente comen

**GRÁFICO N° 4.8.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
PRIMERAS VÍAS.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

zó a trazarse el nuevo camino, el cual lo conocemos hoy en día como "Vía a Misicata".

Poco a poco y con las nuevas divisiones del territorio el Municipio y algunos proyectos de pavimentación comenzaron a crear los senderos existentes en nuevas vías de uso vehicu-

**GRÁFICO N° 4.8.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**VÍAS DE RETORNO EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

lar, las cuales demuestran haber seguido claramente el perfil de los terrenos y formando tramas poco ortodoxas.

De manera posterior a la intervención inicial de la Municipalidad se realizaron lotizaciones que generaron vías de retorno, en algunos casos para poder acceder a lotes interiores, resultantes del fraccionamiento poco planificado.

Estas nuevas vías afectan directamente al funcionamiento de la red vial, ya que se generan más tramos en distancias más cortas, aparte de la discontinuidad de éstos.

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

Específicamente en el sector de estudio, se encontraron trece condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de siete. Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 197,41m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 2748m<sup>2</sup>.

Es fundamental mencionar que en este sector la mayoría de los condominios han sido integrados a la red principal, es decir que no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

Sin embargo sí se han generado lotizaciones de los que han surgido nuevos terrenos a los que se les tuvo que dotar de nueva infraestructura. Por lo que si observamos el Gráfico N°

4.8.3. fácilmente se puede apreciar mayor cantidad de vías de retorno.

Muchas de estas están cerradas con puerta, creando así una especie de urbanizaciones privadas.

**CUADRO N° 4.8.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

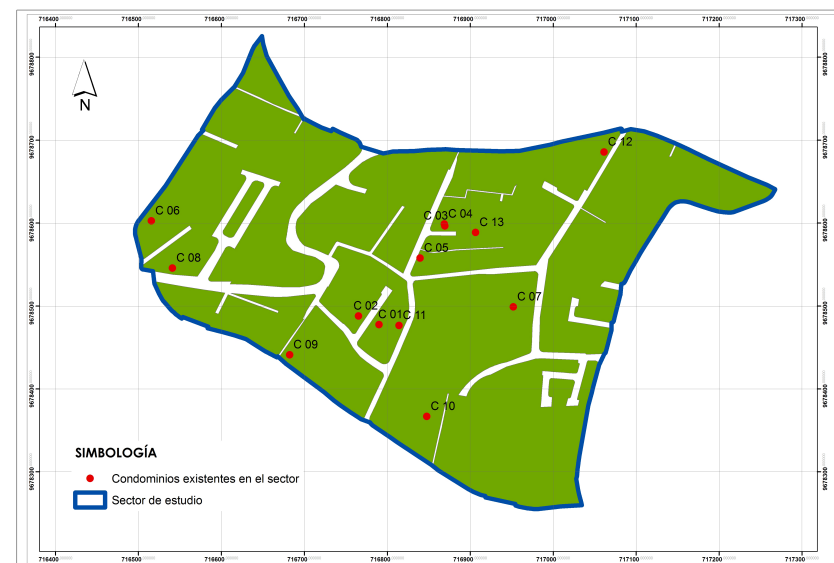
CONDOMINIO	ÁREA TOTAL	ÁREA CONSTRUIDA (PB)	ÁREA LIBRE (M2)	TIPO DE VIVIENDA
C1	351	145,78	205,22	UNIFAMILIAR
C2	346,82	162,65	184,17	UNIFAMILIAR
C3	589,77	262,1	327,67	UNIFAMILIAR
C4	589,77	262,1	327,67	UNIFAMILIAR
C5	197,41	77,63	119,78	UNIFAMILIAR
C6	237,2	102,4	134,8	UNIFAMILIAR
C7	2748	1187,3	1560,7	UNIFAMILIAR
C8	231,4	122	109,4	UNIFAMILIAR
C9	472,16	167	305,16	UNIFAMILIAR
C10	1207,86	536,63	664,23	UNIFAMILIAR
C11	360	148,8	211,2	UNIFAMILIAR
C12	324	122	202	UNIFAMILIAR
C13	1320,8	538,87	781,93	UNIFAMILIAR

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

A continuación se presenta un gráfico en donde se encuentra la ubicación de cada uno de los condominios.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.8.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.1.8.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

### A. TRAMA URBANA.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus caracterís-

ticas físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

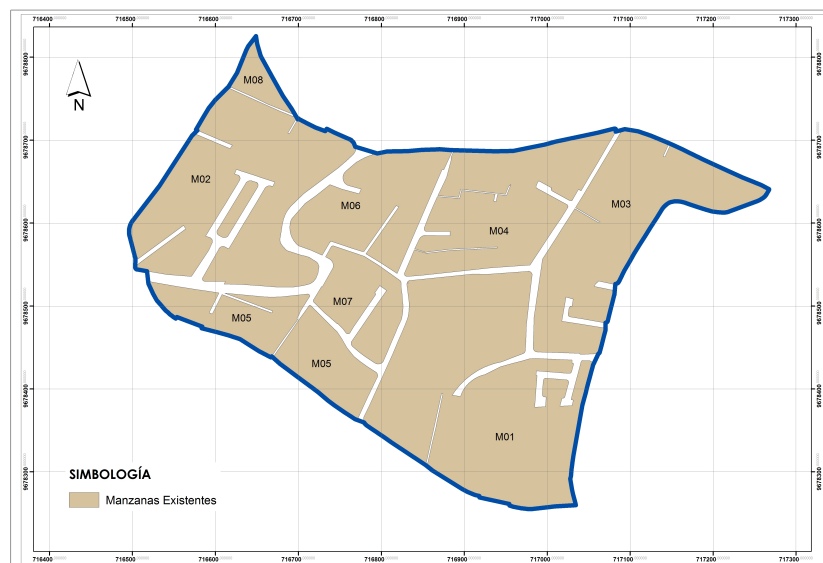
### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

La topografía del sector es bastante irregular. La trama existente es el resultado de los senderos que seguían el perfil de las divisiones existentes, por lo que el trazado surgió de manera desordenada y caótica.

### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

Esta dividido en 8 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente distintas entre ellas, siendo la de menor tamaño de 0,27ha y la de mayor tamaño de 5,04ha.

**GRÁFICO N° 4.8.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

**CUADRO N° 4.8.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
<0,5 ha	1	12,50
≥0,5 ha ≤1 ha	1	12,50
>1 ha	6	75,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro N° 4.8.3. el 75% pertenece a manzanas con áreas mayores a una hectárea y el 13% son manzanas con áreas menores a 0,5 hectáreas. Es decir que el 12% de las manzanas del sector posee áreas recomendables y que están dentro del rango de 0,5 a 1 hectárea.

Es importante mencionar que la topografía del sector es un fuerte condicionante para su configuración.

**GRÁFICO N° 4.8.7.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### A.3. FORMAS DE LAS MANZANAS.

Como ya se mencionó, la topografía del terreno es un condicionante para que las manzanas del sector sean irregulares,

mas es importante recalcar que no quiere decir que lo que existe haya sido la mejor solución o la única.

Como se observa en el Gráfico N° 4.8.8. la manzana 4 es la única que se podría decir que posee forma regular, todas las demás manzanas poseen formas muy irregulares.

Como se puede apreciar en el Gráfico N° 4.8.8 muchas de éstas están compuestas por tramos curvos, vías de retorno, ángulos muy cerrados creando formas triangulares, los cuales son difíciles de lotizar.

En resumen se podría decir que en el sector nunca existió algún tipo de planificación y que todos los fraccionamientos realizados al momento de su conformación inicial provocaron que en este exista manzanas irregulares. Ver Gráfico N° 4.8.8.

### B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis del sector, se consideró estudiar el tamaño y forma de los lotes e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que refleja si existió o no planificación.

En el Gráfico N° 4.8.9. se puede observar claramente el loteamiento que existe en el sector.



**GRÁFICO N° 4.8.8.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TAMAÑO DE LOS LOTES.

Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector.

A continuación en el Cuadro N° 4.8.4. se exponen los rangos

**GRÁFICO N° 4.8.9.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

de áreas de los lotes y en el Gráfico N° 4.8.10. se ha plasmado la distribución de los mismos.

Según la ordenanza de la ciudad el lote mínimo en el sector es de 200m<sup>2</sup>, con lo que se puede decir que el 39.6% de los lotes existentes no respetan la normativa siendo de menor



tamaño que el lote mínimo establecido por la municipalidad. un área mayor a los 300m<sup>2</sup>.

**CUADRO N° 4.8.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
≤100	13	5,2
>100≤150	31	14,4
>150≤200	51	20,4
>200≤300	36	14,4
>300≤400	27	10,8
>400≤500	21	8,4
>500≤750	28	11,2
>750≤1000	8	3,3
>1000≤2500	28	11,2
>2500≤5000	5	2
>5000	2	0,8
<b>TOTAL</b>	<b>250</b>	<b>100</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Para este sector se ha considerado compararlo con la ordenanza vigente ya que debió consolidarse en su mayoría con las normativas estipuladas en ella

El mayor número de lotes son los que están en el rango de 150 a 200m<sup>2</sup>, con un porcentaje de 20,40% y equivalente a 51 lotes. El restante 47,6% de los lotes son los que poseen

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 4.8.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de lotes poseen forma rectangular, pero su disposición en la manzana no es la más óptima, lo que provoca en algunos casos que no posea las proporciones adecuadas.

En el siguiente cuadro se indica los rangos en los que se encuentran las proporciones que predominan los lotes del sector de estudio.

**CUADRO N° 4.8.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RELACIÓN FRENTE/FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
<1/3	40	16
1/3.	27	10,8
1/2,5	38	15,2
1/2.	58	23,3
1/1,5	50	20
>1	37	14,8
<b>TOTAL</b>	<b>250</b>	<b>100</b>

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Como se indica en el Cuadro N° 4.8.5. el 58,4% del total de están dentro del rango de proporciones adecuado. Siendo este de 1/1,50 a 1/2,50.

El 26,8% corresponde a lotes cuyas proporciones están por encima de 1/3, esto quiere decir que su fondo es mayor a tres veces el frente.

**GRÁFICO N° 4.8.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## C. RED VIAL.

La red vial del sector ha ido conformándose de acuerdo a los caminos antiguos que han existido en el sector, poco a poco esta se han ensanchado y se han generado nuevas conexiones.

## C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Analizar la jerarquización es fundamental ya que organiza el funcionamiento de la red además de establecer parámetros que van de acuerdo a su jerarquía.

**GRÁFICO N° 4.8.12.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El Grafico N° 4.8.12. señala la jerarquización funcional de las vías existentes en el sector.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

### C.1.1. Jerarquización Existente.

Acontinuación se mencionan las principales vías del sector.

#### C.1.1.1 Vías Colectoras.

El sector esta conformado por tres vías colectoras.

- Camino a Misicata: Se encuentra al Norte del sector y se conecta por el Este con la avenida de las Américas y al Oeste con la avenida que conduce a San Joaquín.
- Carlos Arízaga Toral: La segunda delimita el costado Sur del sector.

#### C.1.1.2. Vías locales.

- Vía a Huishil: Esta atraviesa al sector de Norte a Sur y se conecta con las dos vías colectoras existentes.
- En general la vías locales del sector no poseen ningún orden y han sido creadas conforme se ha ido fraccionando el suelo.

De acuerdo al Cuadro N° 4.8.6. el mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales, con el 58%, mientras que

las colectoras representan el 28%.

**CUADRO N° 4.8.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUIA	NUMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
PEATONALES	7	14
COLECTORAS	14	28
LOCALES	29	58
TOTAL	50	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### C.1.2. Intersecciones Conflictivas.

En el sector de estudio no se encontraron intersecciones conflictivas.

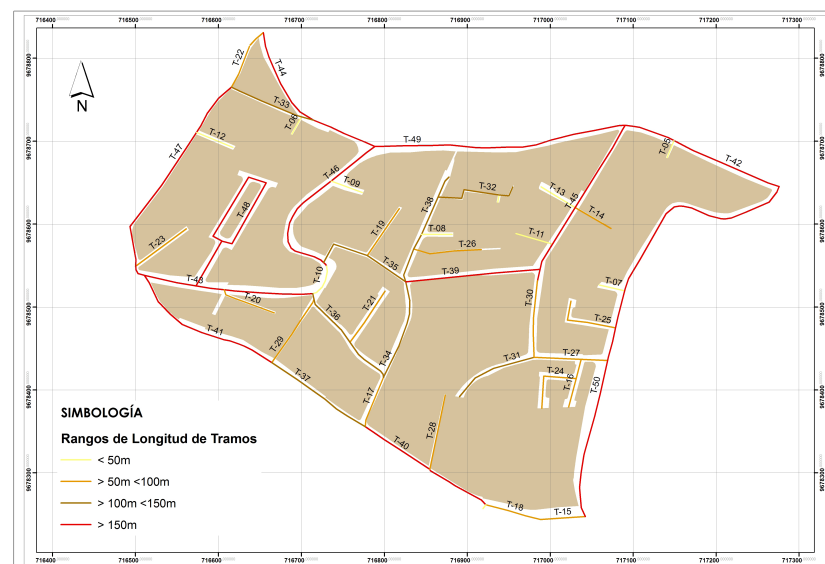
## C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

### C.2.1. Longitud de Tramos.

Al analizar las longitudes de tramo, se puede observar la continuidad o discontinuidad de la trama, se observa también la falta de coordinación para el trazado de las vías, ya que surgen tramos de longitudes muy variadas, sin que se encuentren en un rango determinado.

**GRÁFICO N° 4.8.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Se ha encontrado que la mayor cantidad de tramos de vías son menores a los 100m y mayores a 50m de longitud con un 36% del total de los tramos, les siguen las menores a 50m con un 24% y mayores a 150m también con el 24%.

A continuación en el Cuadro N° 4.8.7. se encuentra detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

**CUADRO N° 4.8.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**TRAMOS SEGÚN RANGOS DE LONGITUD (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
<50	12	24
>50≤100	18	36
>100≤150	8	16
>150	12	24
TOTAL	50	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Se tiene que el 24% de los tramos se encuentran por debajo de los rangos recomendables, es decir que están por debajo de los 50m. Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía ya que el flujo vehicular tiene que salvar intersecciones que están separadas entre si por distancias muy cortas.

De acuerdo a lo establecido en la primera etapa de este tra-

bajo, se ha considerado como una longitud mínima de tramo 50m y una máxima de 100m, para este sector de estudio se ha desglosado un nivel más solamente para mayor detalle.

### C.2.2 Sección Transversal de las Vías según su Jerarquía.

Estos datos influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en el funcionamiento de la red vial del sector. Se han obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos permitidos según su jerarquía funcional.

**CUADRO N° 4.8.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)
T-01	6	T-14	1,5	T-27	8	T-40	13
T-02	6	T-15	17	T-28	2	T-41	9
T-03	9	T-16	8	T-29	1,7	T-42	12
T-04	3	T-17	6,3	T-30	9,5	T-43	12
T-05	2,5	T-18	8,15	T-31	5,2	T-44	9
T-06	2	T-19	3,4	T-32	1,4	T-45	8
T-07	7,3	T-20	2,5	T-33	1,8	T-46	12
T-08	4,5	T-21	8	T-34	9,95	T-47	7
T-09	6,4	T-22	7	T-35	4	T-48	8
T-10	12	T-23	5	T-36	7,45	T-49	12
T-11	4	T-24	8	T-37	13	T-50	10
T-12	5	T-25	6,5	T-38	8		
T-13	6	T-26	1,5	T-39	7		

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Es importante mencionar que los datos expuestos en el Cuadro N° 4.8.8. son las dimensiones promedio de los tramos, ya que éstos no son regulares en toda su longitud.

Según el Cuadro N° 4.8.9. las dimensiones de la mayoría de los carriles de las vías colectoras están dentro de las dimensiones requeridas para que estas vía funcionen como tal.

**CUADRO N° 4.8.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MÁXIMA
COLECTORAS	3,00	4,25
LOCALES	2,00	5,00
PASAJES	1,40	2,50

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En cuanto a las vías locales no todas cumplen con las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las normativas pertinentes pues la sección mínima en estas es de 2m de ancho.

También existen Pasajes o vías Peatonales, los cuales poseen una sección mínima de 1,4m.

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.8.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA SECTOR (HAS)	ÁREAS DE VÍAS (HAS)	% VÍAS	M2 DE VÍAS /HAB
21,92	3,7	16,88	87,95

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el cuadro anterior, el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable, sin embargo la cantidad de m<sup>2</sup> de vía por habitante es demasiado alta.

#### 4.1.8.6. EQUIPAMIENTOS.

El objetivo de analizar los equipamientos existentes es determinar si existe una correcta distribución de los mismos.

Para ello, se ha establecido en este estudio la superficie que



se ha destinado para su funcionamiento y su ubicación.

### A. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

En el sector de estudio se pudieron encontrar los siguientes equipamientos.

#### a) Equipamiento Educativo.

- Antiguo colegio Rosa Jerves
- Colegio Espíritu de Sabiduría
- Escuela Joel Monroy

#### b) Equipamiento Religioso.

- Iglesia de Misicata.

#### c) Equipamiento Funerario.

- Cementerio.

#### e) Equipamiento de asistencia barrial.

- Casa Comunal.

**GRÁFICO N° 4.8.15.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.  
EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### A.1. DESCRIPCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.

#### A.1.1. Equipamiento Educativo.

##### A.1.1.1. Antiguo colegio Rosa Jerves.



Esta institución ya no está funcionando actualmente, sin embargo actualmente se la ha estado arrendado para pequeños institutos los cuales han estado ocupando las instalaciones del colegio de manera momentánea.

Este equipamiento se encuentra en la manzana M01 y ocupa un área de terreno de 4408,17 m<sup>2</sup>. y ocupa una superficie en planta baja de aproximadamente 1100 m<sup>2</sup> de construcción.

#### *A.1.1.2. Colegio Espíritu de Sabiduría.*

Este es un equipamiento bastante grande, es un colegio particular, se encuentra en la manzana M01, posee aproximadamente 10500 m<sup>2</sup> de terreno en el cual se encuentran emplazados 10000 m<sup>2</sup> de construcción.

#### *A.1.1.3. Escuela Joel Monroy.*

Es una Escuela Fiscal, se encuentra ubicada en la manzana M02, posee un área de terreno de 5915 m<sup>2</sup> y una superficie de construcción de 700m<sup>2</sup> aproximadamente.

### **a.1.2. Equipamiento Religioso.**

#### *A.1.2.1. Iglesia de Misicata.*

Se encuentra ubicada en la manzana M07, ocupa un área de terreno de 2202 m<sup>2</sup> y tiene una construcción aproximada de 488 m<sup>2</sup> en planta baja. Esta posee también una construcción utilizada como monasterio.

### **A.1.3. Equipamiento Funerario.**

#### *A.1.3.1. Cementerio.*

Este está ubicado en la manzana M06 y posee una superficie de 1292 m<sup>2</sup>.

### **A.1.4. Equipamiento de Asistencia Barrial.**

#### *A.1.3.1. Casa Comunal.*

Está ubicada en la manzana M07 en un lote de 710 m<sup>2</sup> con una construcción de 95 m<sup>2</sup> en planta baja.

### **4.1.8.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.**

## A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

De acuerdo con la ordenanza municipal, los tipos de implantación que deben generarse en el lugar son Aislada con retiro, mas en el lugar de estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación:

**CUADRO N° 4.8.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACION	NUMERO	PORCENTAJE (%)
CONTINUA SIN RETIRO	6	2,40
CONTINUA CON RETIRO	122	48,80
AISLADA CON RETIRO	10	4,00
AISLADA SIN RETIRO	42	16,80
PAREADA CON RETIRO	5	2,00
PAREADA SIN RETIRO	65	26,00
TOTAL	250	100,00

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Aislada con retiro y sin retiro, pareada con retiro y sin retiro, continua con retiro y sin retiro, siendo la continua con retiro la de carácter predominante en el sector con el 49% de la totalidad de las construcciones existentes. A esta le sigue la pareada sin retiro con un 26% del total y siendo el segundo mas significativo del sector.

## B. ALTURA DE PISOS.

Según la ordenanza de la ciudad en este sector se puede construir edificaciones de hasta 2 pisos en lotes con un área mínima de 200m<sup>2</sup>. Y de hecho mayoría de las construcciones poseen esta altura. En el Cuadro N° 4.8.12. se especifica a detalle la altura de pisos que se maneja en este sector de estudio.

## 4.1.8.8. CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos mas representativos del sector.

- La infraestructura vial del sector se creó a partir de los caminos antiguos existentes, estos se han ensanchado de acuerdo a las necesidades que se han presentado en el desarrollo del sector.

**CUADRO N° 4.8.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR MISICATA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NUMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE (%)
1	49	19,60
2	175	70,00
3	23	9,20
4	3	1,20
<b>TOTAL</b>	<b>250</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

- En consecuencia de lo anterior se produjo también un fraccionamiento que aún cuando posee en su mayoría formas regulares es relativamente desordenado.
- La mayoría de las manzanas son muy grandes, por lo que en muchos de los casos al momento de fraccionar los terrenos se crean lotes muy grandes o en el peor de los casos lotes interiores para lo cual deben generarse vías de retorno.
- En cuanto a las formas de las manzanas, se puede decir que son muy irregulares.
- En cuanto a la jerarquización funcional existen ciertos

problemas ya que la mayoría de tramos corresponden a vías locales, las mismas que no tienen orden alguno y no es posible establecer una jerarquización entre ellas.

- Como ya se mencionó, las longitudes de tramo y sus secciones son sumamente irregulares, presentándose en algunos casos secciones que se encuentran completamente fuera de la norma y es lo que provoca una trama confusa y desordenada.
- Es un sector en el que predominan: las edificaciones continuas con retiro y de edificaciones que se elevan dos pisos prioritariamente. Es fundamental mencionar que en cuanto a la tipología de la implantación está fuera de la norma.
- Es fundamental recalcar una vez más que la superficie de vías con respecto a los habitantes es sumamente elevada, lo que es un indicador para considerar, ya que existe una infraestructura que no está siendo aprovechada de manera óptima.
- Finalmente, se puede concluir que los problemas que presenta la trama del sector se dieron por la falta de control municipal, al permitir que la zona se configurara de acuerdo al criterio de los dueños de los terrenos iniciales.

## 4.1.9. SECTOR 9: UCUBAMBA.

### 4.1.9.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector se encuentra ubicado en la zona Este de la ciudad, pertenece a la parroquia de Machangara y forma parte del barrio Ucubamba.

**GRÁFICO N° 4.9.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

La topografía del sector es bastante regular, siendo este prácticamente plano en su totalidad.

### 4.1.9.2. SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.

El sector de estudio posee una superficie de 29,53 ha. Su densidad bruta es de 31,10 hab/ha, lo que da una población aproximada de 918 habitantes.

**CUADRO N° 4.9.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD.**

SECTOR	POBLACION	SUPERFICIE (HAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HAS)
S9	918	29,53	31,1

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*INEC, Censo de población y vivienda 2010.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

La densidad del sector se puede considerar como baja, al estar por debajo de la densidad promedio del cantón.

### 4.1.9.3. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE.

La población que reside en el lugar forma parte de un grupo cuyo status socioeconómico es alto.

En el sector de estudio hasta el año 2010 se encontraron re-

gistrados aproximadamente 918 habitantes de los cuales el 47% son hombres y el otro 53% son mujeres.

Con respecto al nivel de instrucción de acuerdo al INEC, para el año 2010, el 46.3% de la población residente contaba con educación superior, el 32.5% había asistido a la secundaria, el 13.4% había asistido únicamente a la primaria mientras que el total de las personas analfabetas en el sector de estudio correspondía al 2.1% y el porcentaje restante no poseía instrucción alguna.

Es importante mencionar que los datos expuestos se basan en la población que supera los tres años de edad.

Otro dato relevante es que la población económicamente activa en el sector correspondía al 53.5% del total. Otro dato fundamental es conocer la actividad a la que se dedican los pobladores, teniendo que aproximadamente el 60.1% corresponde a trabajadores no calificados, peones, oficiales, vendedores de comercio, de mercados y agricultores entre otros; el 36.12% se dedica a trabajos de oficina, en este grupo se encuentran también técnicos, profesionales de nivel medio, y científicos.

Finalmente el 3.78% posee empleos públicos, cargos ejecutivos o administrativos en empresas.

#### 4.1.9.4. PROCESO DE CONFORMACIÓN.

Para este trabajo se ha considerado fundamental conocer el proceso que dio origen a la consolidación del sector, pues éste puede explicar la configuración actual en cuanto a su vialidad, amanzanamiento y lotización. A continuación se expone su proceso de conformación, el mismo que fue relatado por los moradores más antiguos del lugar.

Lo que actualmente se conoce como Ucubamba es el resultado de fraccionamientos que se dieron con el pasar de los años. Muchos de estos han sido divididos principalmente para la repartición de herencias. Como consecuencia han ido desapareciendo los terrenos de gran extensión para finalmente estar compuesto por varios pequeños.

Estos nuevos terrenos volvieron a subdividirse mediante el modelo de lotización por lo que se crearon urbanizaciones, de las cuales la mayoría son privadas, con acceso únicamente para sus propietarios.

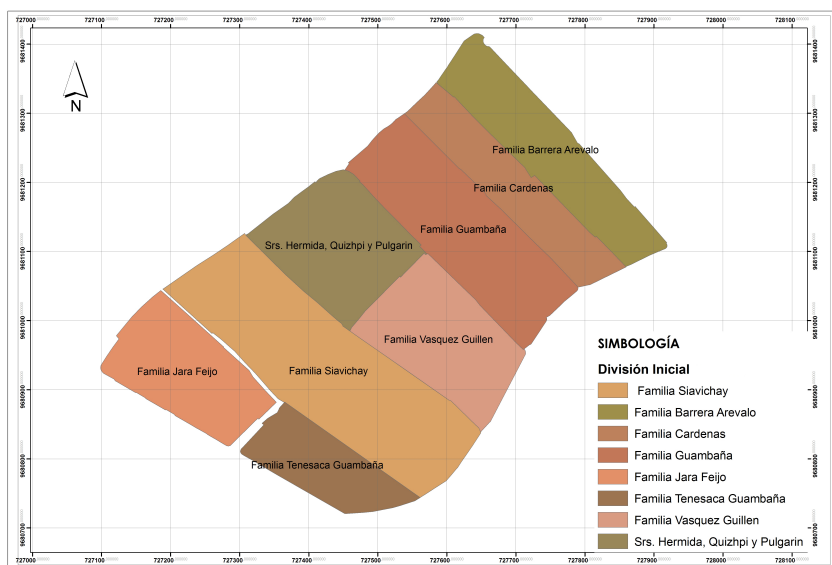
Estas lotizaciones se generaron de manera independiente cada una de ellas, con el afán de obtener mayor provecho del suelo. Esto provocó que se generen irregularidades en la conformación del sector, produciéndose por ejemplo manzanas con variaciones muy amplias en cuanto a sus dimen-



siones, también al generarse urbanizaciones privadas se comenzó a incorporar, a la trama vial del sector, vías de retorno de uso exclusivo para las urbanizaciones.

En el Gráfico N° 4.9.2. se puede observar la división que se llevó a cabo en el sector y que dio origen a las primeras urbanizaciones.

**GRÁFICO N° 4.9.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
DIVISIÓN INICIAL.**



*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Analizando la trama inicial se puede observar que al haber seguido el perfil de los terrenos, se formó un trazado que sigue los distintos procesos de conformación del sector, pero existe la intención por tratar de formar una malla reticular.

**GRÁFICO N° 4.9.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
PRIMERAS VÍAS.**



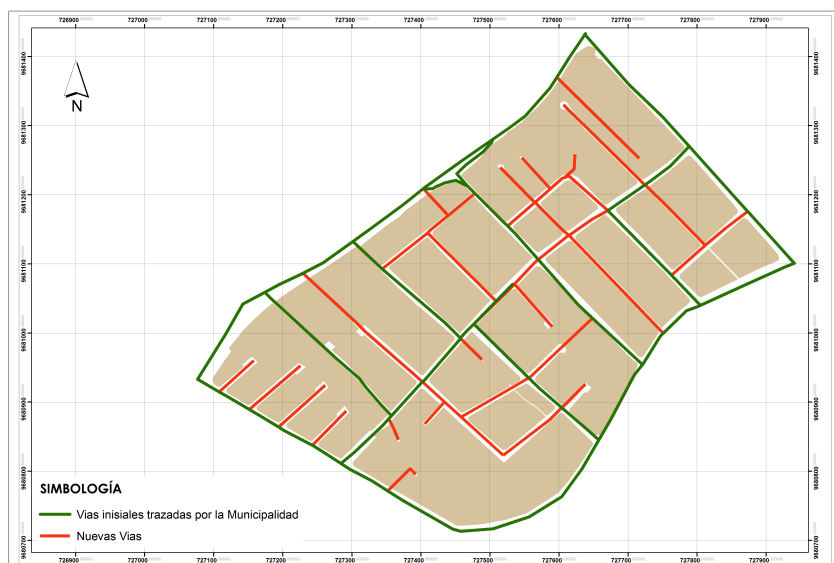
*Fuente: Información obtenida de los moradores del sector.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También al generarse urbanizaciones privadas se comenzó a incorporar, a la trama vial del sector, vías de retorno las cuales son usadas únicamente por sus propietarios.

Esto se puede entender mas fácilmente en el Gráfico N° 4.9.4.

**GRÁFICO N° 4.9.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**VÍAS POSTERIORES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

## A. CONDOMINIOS EXISTENTES.

En el proceso de conformación es importante incluir los condominios que se ejecutaron en el sector ya que en algunos casos influyen en la configuración de la red vial.

**GRÁFICO N° 4.9.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**CONDOMINIOS EXISTENTES.**



Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Específicamente en el sector de estudio, se encontraron 26 condominios, los mismos que corresponden a conjuntos de vivienda unifamiliar, teniendo un mínimo de dos viviendas y un máximo de siete.

**CUADRO N° 4.9.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CONDOMINIOS.**

CONDOMINIO	ÁREA TOTAL	ÁREA CONSTRUIDA (PB)	ÁREA LIBRE (M2)	TIPO DE VIVIENDA
C 01	283	120	163	UNIFAMILIAR
C 02	277,7	162,58	115,12	UNIFAMILIAR
C 03	878	396,7	481,3	UNIFAMILIAR
C 04	966,05	477,36	488,69	UNIFAMILIAR
C 05	240,62	178,6	62,02	UNIFAMILIAR
C 06	476	183	293	UNIFAMILIAR
C 07	2556,16	1048,42	1507,74	UNIFAMILIAR
C 08	1076,87	530,84	546,03	UNIFAMILIAR
C 09	264,14	120,44	143,7	UNIFAMILIAR
C 10	282	77,1	204,9	UNIFAMILIAR
C 11	1416,69	565,31	851,38	UNIFAMILIAR
C 12	2556,16	1048,42	1507,74	UNIFAMILIAR
C 13	270	128,56	141,44	UNIFAMILIAR
C 14	301,8	180,35	121,45	UNIFAMILIAR
C 15	194,85	116	78,85	UNIFAMILIAR
C 16	1145,33	595,35	549,98	UNIFAMILIAR
C 17	157	679,84	-522,84	UNIFAMILIAR
C 18	550,46	233,66	316,8	UNIFAMILIAR
C 19	795	321	474	UNIFAMILIAR
C 20	233,3	95,66	137,64	UNIFAMILIAR
C 21	1870,09	754,23	1115,86	UNIFAMILIAR
C 22	212,73	179,28	33,45	UNIFAMILIAR
C 23	328,52	124,57	203,95	UNIFAMILIAR
C 24	1255,07	717,79	537,28	UNIFAMILIAR
C 25	682,3	265,4	416,9	UNIFAMILIAR
C 26	532,92	320	212,92	UNIFAMILIAR

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Dentro de éstos el de menor tamaño posee un área de 157,m<sup>2</sup> y el de mayor superficie es de 2556,16m<sup>2</sup>.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

Es fundamental mencionar que en este sector la mayoría de los condominios han sido integrados a la red principal, es decir que no se crearon nuevas vías exclusivas para el uso de éstos.

#### 4.1.9.5. ESTRUCTURA FÍSICA DEL ASENTAMIENTO.

##### A. TRAMA URBANA Y AMANZANAMIENTO.

Para el análisis de la trama, se ha estudiado sus características físicas, de manera más detenida su amanzanamiento.

##### A.1. CARACTERÍSTICAS DE LA TRAMA.

El terreno presenta una topografía bastante regular, sin embargo su trama se presenta desordenada y con un una significativa cantidad de vías de retorno y tramos incompletos.

##### A.2. TAMAÑOS DE MANZANAS.

Esta dividido en 16 manzanas, varias poseen dimensiones sumamente distintas entre ellas, siendo la de menor tamaño de 0,11ha y la máxima de 5,32ha.

**GRÁFICO N° 4.9.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**IDENTIFICACIÓN DE MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se indica en el Cuadro N° 4.9.3. el 44% pertenece a manzanas con áreas mayores a una hectárea y el 25% son manzanas con áreas menores a 0,5 hectáreas. Es decir que el 31% de las manzanas del sector posee áreas recomendables dentro de un rango de 0,5 a 1 hectárea.

**CUADRO N° 4.9.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**MANZANAS SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE %
<0,5 ha	4	25,00
≥0,5 ha ≤1 ha	5	31,25
>1 ha	7	43,75

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el Gráfico N° 4.9.7. se puede apreciar la distribución de las manzanas y las áreas de cada una de ellas.

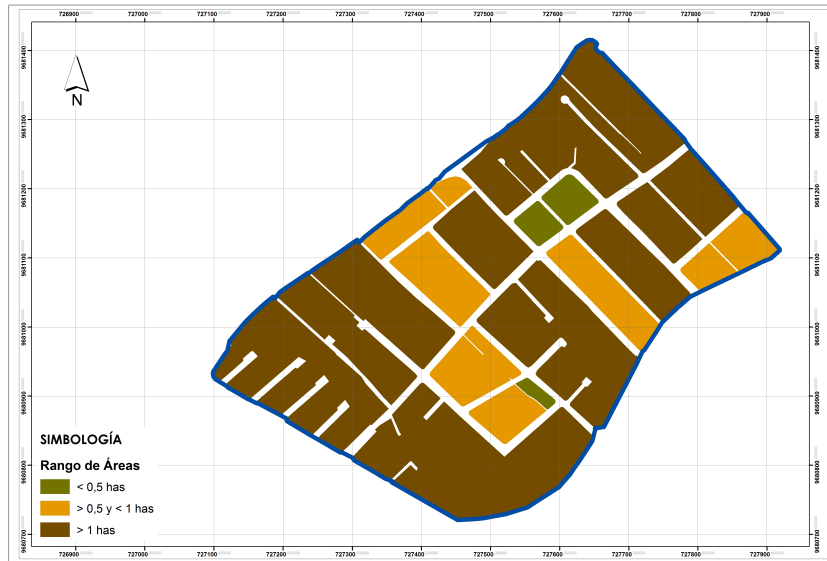
### A.3. FORMA DE MANZANAS.

La topografía del lugar ha permitido que la forma de las manzanas sean relativamente regularesn su mayoría rectangulares.

Sin embargo la subdivisión del suelo ha provocado que las manzanas se deformen para incorporar en éstas vías de retorno y así dar acceso a todos los lotes.

Podemos decir que las manzanas rectangulares y cuadradas

**GRÁFICO N° 4.9.7.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



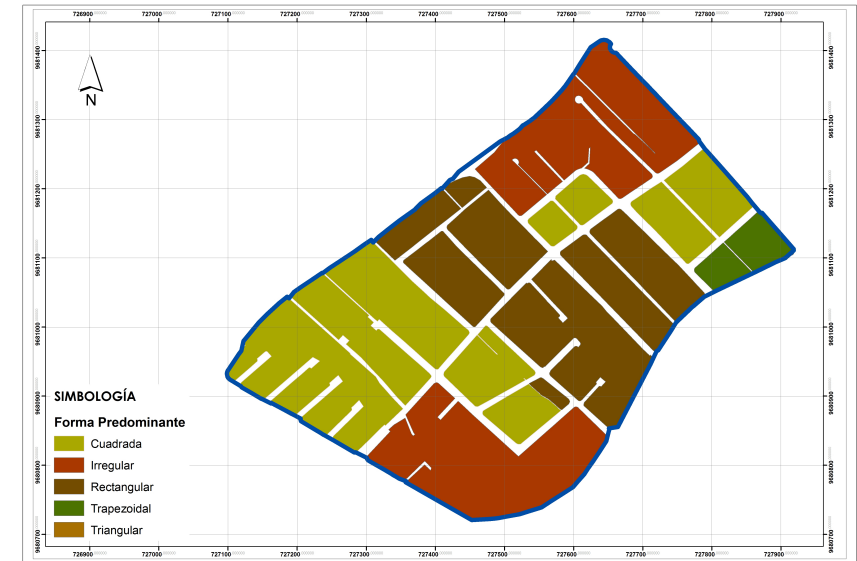
*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

son consideradas como regulares mientras que el resto irregulares.

Con esto se puede indicar que el 87,5% de las manzanas son regulares. En el Gráfico N° 4.9.8. se ha señalado las formas predominantes de las manzanas.

**GRÁFICO N° 4.9.8.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
FORMAS DE LAS MANZANAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. LOTEAMIENTO.

Como parte del análisis del sector, se consideró pertinente estudiar el tamaño y forma de los lotes e incluso el tipo de loteamiento de las manzanas, ya que también refleja si existió o no planificación.



**GRÁFICO N° 4.9.9.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA  
FRACCIONAMIENTO EXISTENTE.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**CUADRO N° 4.9.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y  
RELATIVOS).**

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
≤100	6	2,11
>100≤150	22	7,72
>150≤200	37	12,98
>200≤300	68	23,86
>300≤400	44	15,44
>400≤500	21	7,37
>500≤750	35	12,28
>750≤1000	16	5,61
>1000≤2500	31	10,88
>2500≤5000	4	1,4
>5000	1	0,35
<b>TOTAL</b>	<b>285</b>	<b>100</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TAMAÑO DE LOS LOTES.

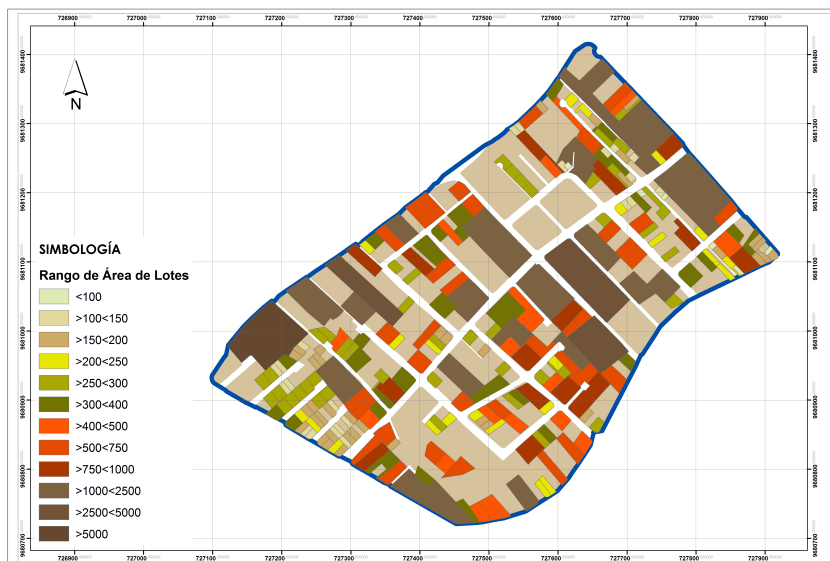
Se ha analizado el tamaño de los lotes para establecer los rangos de áreas que se han manejado en el sector. A continuación en el Cuadro N° 4.9.4. se exponen los rangos de áreas de los lotes y en el Grafico N° 4.9.10. se ha plasmado la distribución de los mismos.

Según la ordenanza de la ciudad el lote mínimo en el sector va desde los 350m<sup>2</sup>, con lo que se puede decir que el 46,67% de los lotes existentes no respetan la normativa, este porcentaje corresponde a 133 lotes de los 285.

Se realiza esta comparación, ya que este sector ya pudo haberse regido a la Ordenanza.



**GRÁFICO N° 4.9.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El mayor número de lotes que existen en el sector, son los que están en el rango de 200 a 300m<sup>2</sup>, con un porcentaje de 23,86% y equivalente a 68 lotes.

El restante 53,33% de los lotes son los que poseen un área mayor a los 300m<sup>2</sup>.

## B.2. FORMAS Y PROPORCIONES.

La mayoría de los lotes tienen una geometría rectangular.

En el siguiente cuadro se indica los rangos en los que se encuentran las proporciones que predominan los lotes del sector de estudio.

El 49,47% del total de los lotes del sector están dentro del rango adecuado de fraccionamiento, siendo este de 1/1,50 a 1/2,50 en proporción frente fondo.

**CUADRO N° 4.9.5.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**LOTES SEGÚN RELACIÓN FRENTE / FONDO (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS)**

RELACIÓN FRENTE/FONDO	NUMERO	PORCENTAJE (%)
<1/3	47	16,49
1/3.	45	15,79
1/2,5	30	10,53
1/2.	60	21,05
1/1,5	51	17,89
>1	52	18,25
TOTAL	285	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El 32,28% corresponde a lotes cuyo fondo es mayor a tres veces el frente. Y el 18,25% corresponde a lotes en los cuales el frente es mayor al fondo.

**GRÁFICO N° 4.9.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**PROPORCIONES DE LOTES.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## C. RED VIAL.

La red vial del sector ha ido conformándose de acuerdo a los

caminos que existían en el sector, poco a poco estas se han ensanchado y se han generado nuevas conexiones.

### C.1. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Se puede apreciar que presenta ejes que permiten el flujo continuo y la entrada y salida de las personas que habitan en el sector. Ver Grafico N° 4.9.12.

#### C.1.1. Jerarquización Existente.

En el sector se encontraron los siguientes tipos de vías.

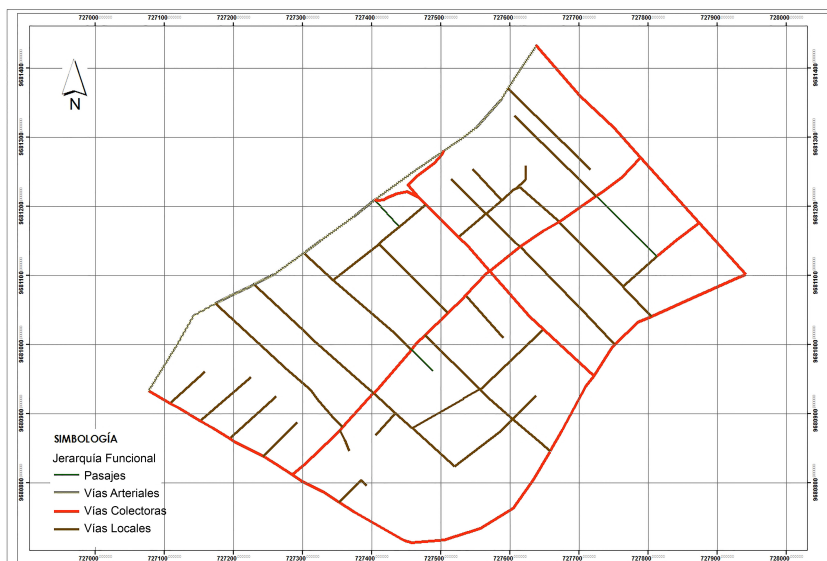
##### C.1.1.1. Vías Arteriales.

- Av. Gonzáles Suárez: Esta vía comunica directamente al sector de estudio con el resto de la ciudad.

##### C.1.1.2. Vías Colectoras.

- El sector esta conformado de un grupo de vías colectoras, las cuales circunvalan y atraviesan al mismo. Estas recogen el trafico de las vías locales y lo llevan a la avenida González Suárez.

**GRÁFICO N° 4.9.12.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

#### C.1.1.3. Vías Locales.

- Estas no poseen ningún orden y han sido creadas conforme se ha ido dividiendo el suelo, varias de las vías locales del sector son de retorno.

**CUADRO N° 4.9.6.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
TRAMOS SEGÚN TIPO DE VÍA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

JERARQUIA	NUMERO DE TRAMOS	PORCENTAJE (%)
ARTERIALES	6	7,32
COLECTORAS	36	43,9
LOCALES	40	48,78
TOTAL	82	100

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El mayor porcentaje de tramos corresponde a vías locales, con el 48,78%, las mismas que atraviesan el sector descongestionando su flujo vehicular y proporcionando varias conexiones con las vías colectoras.

#### C.1.2. Intersecciones Conflictivas.

No existen intersecciones conflictivas en el sector.

#### C.2. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

Se han analizado las características principales de las vías existentes en el sector, por lo que a continuación se indican sus dimensiones de sección y longitud de tramos existentes.

El 52% del total de los tramos, posee longitudes que están entre los 50 y 100m, a estos le siguen aquellos menores a 50m representando el 18% del total y los tramos cuya longitud está entre los 100 y 150m representan también el 18% del total.

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
<50	15	18,29
>50≤100	43	52,44
>100≤150	15	18,29
>150	9	10,98
TOTAL	82	100,00

En el Gráfico N° 4.9.13. se encuentran detallados los rangos de longitudes de tramo del sector.

Como se indica en el cuadro anterior el 18% de los tramos se encuentran por debajo de los rangos recomendables, es

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

decir que están por debajo de los 50m.

Este hecho afecta directamente a la capacidad de la vía ya que el flujo vehicular tiene que salvar intersecciones que están separadas entre si por distancias muy cortas.

### C.2.2. Sección Transversal de las Vías según su Jerarquía.

Estos datos influyen directamente en la capacidad de la vía y por ende en el funcionamiento de la red vial del sector.

**CUADRO N° 4.9.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**SECCIÓN TRANSVERSAL DE TRAMOS.**

TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)	TRAMO	SECCION (M)
T-01	5,8	T-22	11	T-43	5,3	T-64	12
T-02	8,8	T-23	14,4	T-44	8	T-65	4
T-03	6,8	T-24	3	T-45	11,3	T-66	10
T-04	9,6	T-25	13	T-46	9,5	T-67	10,5
T-05	9,6	T-26	8,7	T-47	10,5	T-68	25
T-06	9,3	T-27	11,8	T-48	11	T-69	10,5
T-07	3	T-28	8,7	T-49	8	T-70	15,8
T-08	15,2	T-29	11,4	T-50	12	T-71	12
T-09	2,5	T-30	6,9	T-51	4,5	T-72	3,5
T-10	6	T-31	7,9	T-52	13,3	T-73	7,3
T-11	1	T-32	4,3	T-53	7,7	T-74	17,5
T-12	10	T-33	4	T-54	13	T-75	4,5
T-13	14	T-34	8	T-55	6	T-76	2,5
T-14	5	T-35	10	T-56	8	T-77	5,18
T-15	14	T-36	8,5	T-57	9	T-78	11
T-16	14	T-37	9	T-58	8,9	T-79	11
T-17	10	T-38	1,5	T-59	14,3	T-80	9,4
T-18	2	T-39	12	T-60	13,7	T-81	10,3
T-19	12	T-40	8	T-61	9,7	T-82	14
T-20	11,4	T-41	10	T-62	10		
T-21	3,3	T-42	13,2	T-63	5,5		

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Se ha obtenido las secciones de cada uno de los tramos, con el fin de analizar si se encuentran dentro de los rangos

permitidos según su jerarquía funcional.

Es importante mencionar que los datos expuestos en el cuadro anterior son las dimensiones promedio de los tramos, ya que éstos no son regulares en toda su longitud.

**CUADRO N° 4.9.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**ANCHO DE CARRIL EXISTENTE SEGÚN TIPO DE VÍA.**

JERARQUÍA	SECCIÓN MÍNIMA	SECCIÓN MÁXIMA
ARTERIALES	2,75	4,17
COLECTORAS	4,30	4,38
LOCALES	1,50	3,00
PEATONALES	1,00	4,00

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Según el Cuadro N° 4.9.9. la mayoría de tramos de las vías colectoras están dentro de las dimensiones requeridas para que éstas funcionen como tal.

Sin embargo existen tramos de vías colectoras que poseen una sección mínima de 4,3m

En cuanto a las vías locales no todas cumplen con las dimensiones mínimas requeridas, también es el resultado de intervenciones particulares que no han considerado las nor-

mativas pertinentes. La sección mínima de estas es de 1,5m de ancho.

### C.3. INDICADORES.

Los indicadores que se exponen a continuación, son indispensables para realizar un análisis cuantitativo de la lógica de conformación del sector.

**CUADRO N° 4.9.10.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**INDICADORES EXISTENTES DE VÍAS.**

ÁREA SECTOR (HAS)	ÁREAS DE VÍAS (HAS)	% VÍAS	M2 DE VÍAS /HAB
29,53	5,04	17,07	54,95

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De acuerdo a los datos expuestos en el Cuadro N° 4.9.10. el porcentaje de vías con respecto a la superficie total del sector está dentro de un rango considerado como aceptable, al igual que la cantidad de m<sup>2</sup> vía/habitante.

Estos datos son de gran relevancia, ya que con un diseño integral pudieran ser mejorados.

### 4.1.9.6. EQUIPAMIENTOS.

El sector no posee equipamientos.

### 4.1.9.7. CARACTERÍSTICAS DE LAS EDIFICACIONES.

#### A. TIPO DE IMPLANTACIÓN.

De acuerdo con la ordenanza municipal, los tipos de implantación que deben generarse en el lugar son aislada con retiro, mas en el lugar de estudio se encontraron los siguientes tipos de implantación: aislada con retiro, aislada sin retiro, pareada con retiro, pareada sin retiro, continua con retiro y continua sin retiro.

Siendo la Continua con retiro la de carácter predominante en el sector con el 73% de la totalidad de las construcciones existentes.

A las ya mencionadas le sigue la pareada sin retiro con un 11% del total, siendo el segundo más significativo del sector.

En el siguiente cuadro se encuentra el detalle del tipo de implantación de las edificaciones del sector.



**CUADRO N° 4.9.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN TIPO DE IMPLANTACIÓN (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

TIPO DE IMPLANTACION	NUMERO	PORCENTAJE (%)
CONTINUA SIN RETIRO	7	2,46
CONTINUA CON RETIRO	209	73,33
AI SLADA CON RETIRO	10	3,51
AI SLADA SIN RETIRO	23	8,07
PAREADA CON RETIRO	5	1,75
PAREADA SIN RETIRO	31	10,88
<b>TOTAL</b>	<b>285</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B. ALTURA DE PISOS.

Según la ordenanza de la ciudad en este sector se puede construir edificaciones de hasta 15 pisos en lotes con un área mínima de 1500m<sup>2</sup>. Sin embargo el mayor numero de pisos en el sector es de 7.

De ahí la mayoría de las construcciones son de dos pisos de

altura con un 72% del total.

**CUADRO N° 4.9.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**EDIFICACIONES SEGÚN NÚMERO DE PISOS (NÚMEROS**  
**ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

NUMERO DE PISOS	NUMERO	PORCENTAJE (%)
1	54	18,95
2	204	71,58
3	24	8,42
4	2	0,70
7	1	0,35
<b>TOTAL</b>	<b>285</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*  
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.1.9.8. CONCLUSIONES.

A continuación se exponen los datos mas representativos del sector.

- La infraestructura vial se creó a partir de los antiguos caminos que se abrieron en el sector, y que posteriormente fueron ensanchados para convertirse en vías vehiculares.
- El tamaño de las manzanas es muy diverso, generando de igual manera variadas longitudes de tramo.

- En cuanto a las formas de las manzanas, se las ha clasificado extrayendo su esencia. Éstas en su mayoría son bastante regulares sin ser completamente ortogonales, obteniendo que la forma rectangular es la predominante.
- La jerarquización funcional de la trama no es clara, pues la red interna resulta confusa y muy discontinua, lo que impide su fácil identificación.
- Como ya se mencionó, las longitudes de tramo y sus secciones son sumamente irregulares, presentándose en algunos casos secciones que se encuentran completamente fuera de la norma y es lo que provoca una trama confusa y desordenada.
- Un punto importante del sector es que uno de sus límites es una vía de entrada y salida de la ciudad, la misma que presenta intersecciones a menos de 100m una de la otra. Debe considerarse que estos puntos de intersección al estar demasiado continuos disminuyen la capacidad de la vía.
- Es un sector en el que predominan: las edificaciones continua con retiro y las edificaciones que se elevan dos pisos.
- Aparte de que presenta un fraccionamiento desordenado, es de gran importancia recalcar la cantidad de condominios que existen en el sector, es un número que está muy por encima del resto de los sectores de estudio, representando un problema de peso, ya que existen zonas en las que solo se observan grandes muros que contienen a dichos condominios y también a urbanizaciones privadas.
- Finalmente es fundamental recalcar una vez más que la superficie de vías con respecto a los habitantes está muy elevada.

## 4.2. SELECCIÓN DE SECTORES DE TRABAJO.

Para la selección de los sectores en los que se llevará a cabo la propuesta se han considerado los siguientes parámetros.

Los sectores seleccionados deberán ser parte de aquellos que fueron objeto de estudio en la etapa de diagnóstico.

Los dos sectores seleccionados corresponderán necesariamente a épocas diferentes.

Se seleccionarán sectores que de acuerdo a su diagnóstico presenten elementos que alteran relevantemente la forma de la trama.

Los sectores que se seleccionen serán sectores que presenten tramas poco funcionales.

Se escogerán preferentemente sectores que posean características topográficas que puedan presentar dificultades para su planificación.

Se determinaron los parámetros anteriores para demostrar que se puede lograr un modelo más organizado, responsable y que optimice al máximo los recursos.

Se pretende demostrar que se pueden organizar de mejor manera los sectores que se seleccionen, mediante un modelo integral que considere solucionar varias necesidades brindando mayor calidad de vida a los pobladores del lugar.

### 4.2.1. GRUPOS DE SELECCIÓN.

Para la selección de sectores se consideró establecer dos grupos de donde se pueden obtener sectores de características diferentes, pudiendo presentar dos opciones que solucionen realidades distintas.

#### 4.2.1.1. GRUPO 1.

Se ha establecido un primer grupo que abarca las décadas de 1970 y 1980, que a pesar de que su dinámica no era precisamente la misma, no fue estrictamente necesario incorporar nuevos elementos en la planificación.

En el Cuadro N° 4.2.1.1. se encuentran sintetizadas las principales características de cada uno de los sectores que pertenecen a este grupo de estudio.

También se han indicado detalles relevantes que no constan en el Cuadro N° 4.2.1.1. sobre cada sector.



## A. QUINTA CHICA.

Este sector posee una densidad bruta alta. De manera general posee una trama discontinua. Presenta varias vías de retorno, que en algunos casos forman zonas cuya calidad ambiental es muy pobre. Una característica muy importante de este sector es que es un asentamiento ubicado sobre una zona elevada, lo que ha condicionado su configuración.

## B. EL SALADO.

Este sector posee una densidad bruta baja, por lo que el indicador de m<sup>2</sup>vías/hab está muy elevado. En general es un sector que presenta una trama reticular bastante organizada.

## C. PUERTO DE PALOS.

Este sector pose una densidad bruta muy alta, presenta una trama confusa, pues se ubica en una zona cuya topografía es escarpada, hecho que condicionó su configuración.

## D. LAS PENCAS.

Es un sector cuya densidad bruta es media, está ubicada en una zona cuya topografía es escarpada.

Básicamente se generó en base a vías de retorno, provocando que la trama sea irregular. Sin embargo de manera general es un sector que se presenta relativamente ordenado, especialmente en su zona Norte, donde se ha logrado una

**CUADRO N° 4.2.1.1.**  
**CANTÓN CUENCA: SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.**  
**SECTORES DE 1970 - 1990.**

PERÍODO	SECTOR	SUPERFICIE	POBLACIÓN	DENSIDAD BRUTA (hab / ha)	# CONDOMINIOS	ÁREA DE VÍAS (ha)	% VÍAS	M <sup>2</sup> VÍAS/HAB
1970 - 1980	Quinta Chica	27,28	2673	97,98	4	5,76	21,17	21,54
1970 - 1980	El Salado	31,71	1361	42,94	20	6,9	21,7	51,19
1980 - 1990	Puerto de Palos	33,16	3339	100,7	14	6,08	18,36	18,2
1980 - 1990	Las Pencas	25,93	1681	64,83	3	4,6	17,7	27,64

Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

lotización bastante homogénea.

#### **4.2.1.2. GRUPO 2.**

El segundo grupo corresponde a las décadas de 1990 y 2000 en donde ya empiezan a surgir nuevos problemas, ya que en estas décadas la presencia del automóvil se va fortaleciendo e imponiendo ante el peatón, por lo que especialmente a partir de la década del 2000 la planificación de la ciudad debió empezar a adoptar nuevas tendencias que proporcionaran una mejor calidad de vida de los pobladores.

A continuación se indican los sectores pertenecientes a este grupo.

##### **A. RIO AMARILLO.**

Es un sector cuya densidad bruta es baja, razón por la cual el indicador de m<sup>2</sup>vías/hab está muy elevado. Presenta una trama desordenada, con manzanas muy grandes, ya que aún posee características rurales.

##### **B. PATAMARCA.**

Es un sector que presenta una densidad bruta muy alta, fue

parte de un proyecto de interés social, por lo que de manera general su trama se presenta bastante ordenada.

##### **C. CIUDADELA DE LOS INGENIEROS.**

Es un sector que presenta una densidad bruta media, se puede decir que posee una trama reticular rectangular predominantemente aunque con longitudes de tramo muy variadas. en este sector el indicador de vías/hab se presenta elevado.

##### **D. MISICATA.**

Es un sector que presenta una densidad bruta muy baja, por lo que el indicador de vías/hab está sumamente elevado y al igual que río amarillo es un sector que aún conserva características rurales. Presenta una trama desordenada, conformando manzanas muy grandes e irregulares.

##### **E. UCUBAMBA.**

Es un sector cuya densidad bruta es baja, es un sector que presenta 26 condominios, un número que se encuentra por encima de los otros sectores. En general presenta una trama discontinua y varias vías de retorno.

**CUADRO N° 4.2.1.2.  
CANTÓN CUENCA: SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.  
SECTORES DE 1990 - 2010.**

PERÍODO	SECTOR	SUPERFICIE	POBLACIÓN	DENSIDAD BRUTA (hab / ha)	# CONDOMINIOS	ÁREA DE VÍAS (ha)	% VÍAS	M² VÍAS/HAB
1990 - 2000	Río Amarillo	25,53	612	23,98	9	3,74	14,65	61,04
1990 - 2000	Patamarca	25,36	3837	151,3	3	6,32	24,92	16,47
1990 - 2000	Ciudadela de los Ingenieros	27,27	1309	48	4	5,75	21,09	43,95
2000 - 2010	Misicata	21,92	420	21,92	13	3,7	16,88	87,95
2000 - 2010	Ucubamba	29,53	918	31,1	26	5,04	17,07	54,95

*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## 4.2.2. SECTORES SELECCIONADOS.

### 4.2.2.1. PERÍODO DE 1970 - 1990.

Se consideró pertinente seleccionar el sector de Quinta Chica por los siguientes factores.

- Posee una trama desordenada.
- Existen muchas vías de retorno con dimensiones inadecuadas que generan espacios de poca calidad.
- Su conexión con la red principal es complicada por el cambio en la topografía.

- Posee un fraccionamiento poco funcional, ya que existen varios lotes interiores.
- Posee condicionantes topográficas que deben ser consideradas en la planificación.
- Existen edificaciones situadas en lugares de alto riesgo.

A continuación se presenta un registro fotográfico de este sector.



**IMAGEN N° 4.2.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
PROBLEMAS ENCONTRADOS.**



*Fotografía panorámica desde el exterior del sector.*



*Sendero existente en el sector.*



*Edificaciones en zonas de riesgo.*



*Vías sin aceras.*

*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*



#### 4.2.2.2. PERÍODO DE 1990 - 2010.

- Para el período de 1990 - 2010 se escogió el sector de Ucubamba por los factores que se mencionan a continuación.
- Presenta una trama discontinua y un fraccionamiento poco ordenado.
- Es un sector que presenta un número significativo de condominios.
- Uno de sus límites es una vía de entrada y salida a la ciudad, y existen varias intersecciones para ingresar a este sector, representando un obstáculo en la fluidez de esta vía.
- No existe una jerarquización vial clara.

De manera general casi todos los sectores poseen varios de los problemas por los que se han seleccionado estos dos sectores, mas como ya se mencionó, se ha buscado características específicas que representen un reto mayor para la propuesta, como es el caso de la topografía y las zonas de riesgo en Quinta Chica; y el número de condominios y la Panamericana norte como límite en Ucubamba.

**IMAGEN N° 4.2.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
PROBLEMAS ENCONTRADOS.**



*Condominios existentes.*



*Condominios existentes. (no existen aceras)*



*Aceras sin condiciones adecuadas.*



*Condominios existentes. (privatización del espacio público)*

*Fuente: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*







**ETAPA V**

**MODELO DE TRAZADO**

## INTRODUCCIÓN.

En esta etapa se presentarán modelos teóricos que servirán de base para ejecutar la propuesta final.

Las alternativas propuestas deberán adaptarse a la realidad de Cuenca, para esto se han considerado dos puntos de vista fundamentales, que se enfocan en dar una solución para las zonas consolidadas hasta los 90 y otra diferente para las zonas consolidadas en las últimas dos décadas.

Se proponen dos soluciones ya que las circunstancias de hace 40 años eran distintas a las de hoy en día y no ameritaban el empleo de nuevos elementos que se asocian a las necesidades de la ciudad actual.

Con el modelo que se plantea en esta etapa se pretende optimizar recursos, incluyendo elementos que mejoren la calidad de vida de los pobladores, y así poder demostrar que el producto de una planificación integral que considere el entorno, es más beneficioso que el resultado de varias intervenciones aisladas.

Así entonces se desarrollaran los siguientes modelos.

### **MODELO DE TRAZADO N° 1:**

Este se aplicará en el sector de Quinta Chica correspondiente a la década de 1970, aplicándose criterios básicos para la conformación de una trama funcional.

### **MODELO DE TRAZADO N° 2:**

Este modelo será aplicado en el sector de Ucubamba, perteneciente a la década del 2000, en este caso se aplicarán nuevos elementos y concepciones que han surgido como consecuencia de la dinámica actual de la ciudad.



## OBJETIVOS.

- Encontrar un modelo de trazado alternativo capaz de generar una trama funcional.
- Encontrar elementos que permitan mitigar los problemas que presenta la trama desordenada.
- Establecer las directrices básicas a considerar para la aplicación del modelo.

## METODOLOGÍA.

### 1. LINEAMIENTOS GENERALES.

Para la generación del modelo, se plantean lineamientos que sirvan de guía para el trazado de la trama urbana, enfocándose específicamente en el amanzanamiento y la red vial.

Estos lineamientos han sido establecidos por el grupo de trabajo de la presente tesis, basándose estos en procedimientos para realizar planes parciales de ordenamiento.

### 2. MODELOS ESPECÍFICOS PARA LAS ZONAS DE ESTUDIO.

Una vez establecidos los lineamientos generales que puedan ser aplicables en cualquier sector, se generaron modelos específicos para los sectores seleccionados.

Para los modelos específicos se han adoptado criterios de tendencias actuales que aportan para una mejor calidad de vida de los pobladores.

Se incluyó la teoría de éstos en esta etapa ya que surgieron como respuesta específica para los sectores de trabajo.

Los modelos generados surgen en base al análisis del lugar, por lo que no son los únicos modelos y no son aplicables a cualquier lugar.

## 5.1. ANTECEDENTES.

Es fundamental mencionar que en esta etapa se pretende establecer ciertos lineamientos que puedan servir de guía para la generación de la trama urbana, teniendo en cuenta que por la temática específica que abarca este estudio, se enfocará directamente en lo referente a la red vial y el amanzamiento; pudiendo ser complementado con lineamientos que abarcan otros aspectos fundamentales para generar un modelo que incluya la asignación de usos y ocupación de suelo, paisaje y volumetría del sector, entre otros.

## 5.2. MODELO DE TRAZADO.

De acuerdo a lo analizado en la primera etapa de este trabajo, es conveniente que las ciudades crezcan en lo posible de manera compacta, por lo que el modelo propuesto se ajustará a este criterio.

Evidentemente al realizar planes parciales se puede evitar de forma considerable la dispersión sobre el territorio, por lo que es necesario presentar ciertos lineamientos que se han considerado importantes para generar un trazado con criterio, que contemple las especificidades de cada lugar a intervenir.

Es fundamental aclarar que los modelos que se propongan, aún cuando se planteen al peatón o a los usuarios como protagonistas se debe considerar que para la propuesta se generarán tramas acordes con la realidad actual, es decir aún cuando se pudieran incorporen vías de transporte alternativo, no se eliminarán las vías vehiculares, ya que el reto para la propuesta consiste en demostrar que se puede disminuir la cantidad de vías vehiculares sin recurrir a una trama prioritariamente peatonal.

### 5.2.1. LINEAMIENTOS.

A continuación se exponen los lineamientos generales que se tomarán en cuenta para llevar a cabo la propuesta de trazado.

#### 5.2.1.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.

En este punto se especificará el límite definitivo sobre el cual se aplicará la propuesta, es decir se harán las correcciones necesarias, de tal manera que no existan obstáculos en la marcha, con respecto a este elemento.

### **5.2.1.2. CONDICIONANTES INTRÍNSECAS Y DEL ENTORNO INMEDIATO.**

Aquí se plantea establecer puntualmente qué condicionantes existen en el entorno inmediato del sector con el fin de poder llegar a la propuesta más acertada.

Aquí es importante tener en cuenta las conexiones que existen con el entorno inmediato, ya que determinan las entradas y salidas del sector. También es importante identificar las condicionantes topográficas que deben ser consideradas para plantear una trama funcional, considerada y económicamente viable.

### **5.2.1.3. ANÁLISIS DE TRAMAS POSIBLES.**

En este punto se analizarán las tramas más acertadas que puedan ser aplicadas de acuerdo a la forma del perfil, la topografía y las condicionantes del entorno. Para esto se tomarán en cuenta las ventajas y desventajas de cada tipo de trama, para poder seleccionar una objetivamente.

### **5.2.1.4. TRAZADO DE EJES A PARTIR DE LA TRAMA SELECCIONADA.**

Una vez determinada la trama idónea, se procederá al tra-

zado de los ejes viales que definirán la trama del sector. Es decir se definirá por donde pasarán las vías, mas no definirá los tramos como tales.

### **5.2.1.5. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.**

Partiendo de los ejes planteados, se podrá definir la jerarquización que responda mejor en el sector de estudio. Es primordial la definición de la jerarquía, para que el diseño de las vías cuente con los parámetros normativos correctos.

### **5.2.1.6. DETERMINACIÓN DE MANZANAS.**

De acuerdo a la trama seleccionada se podrá proponer varias opciones de amezanamiento, esto dependerá de la caracterización que se le quiera dar al lugar.

### **5.2.1.7. FRACCIONAMIENTO.**

Se definirá el fraccionamiento teniendo en cuenta que éste debe adaptarse al medio natural, crear secuencias visuales interesantes, considerar las redes de servicio existentes y establecer un patrón urbano que ofrezca condiciones similares a todos los lotes.



### 5.2.1.8. DETERMINACIÓN DE ZONAS PARA EQUIPAMIENTO.

Se definirán las reservas de suelo destinadas para el uso de equipamientos. Este aspecto deberá ser considerado siempre que no existan los equipamientos necesarios que sirvan al sector.

## 5.3. MODELOS DE TRAZADO ESPECÍFICOS PARA LOS SECTORES SELECCIONADOS.

Para los sectores seleccionados se aplicarán los lineamientos generales que se mencionaron previamente, mas es indispensable adoptar criterios de modelos que aporten con el cumplimiento de los objetivos que se planteen para cada sector. Este es un aspecto que se debe considerar como fundamental, ya que éste responde a las especificidades de cada sector.

### 5.3.1. MODELO DE TRAZADO N° 1.

Este modelo será aplicado para el sector N° 1, que corresponde a Quinta Chica. Este es un sector constituido en la

década de 1970, por lo que los modelos de concepción de la época no estaban ligados a las tendencias actuales, en donde se proponen elementos característicos para un urbanismo sustentable. Consecuentemente con el período de conformación se ha considerado pertinente proponer una trama que permita organizar mejor el espacio, que aporte con una mejor calidad de vida de los pobladores y que sea respetuosa con el entorno.

Para este caso se consideró mantener la esencia de la trama actual, es decir se tratará de conservar ejes similares a los existentes, pero generando una trama mucho más funcional.

### 5.3.1.1. FORMULACIÓN DEL MODELO PARA QUINTA CHICA.

Ya que la presente tesis se enfoca directamente en la configuración de la trama urbana, se definirá estrictamente la red vial, forma y tamaño de las manzanas y finalmente se planteará una opción de fraccionamiento.

### A. OBJETIVOS PARA LA FORMULACIÓN DEL MODELO.

Como punto de partida se han establecido objetivos que plantean la solución a problemas específicos que se presen-

de Quinta Chica.

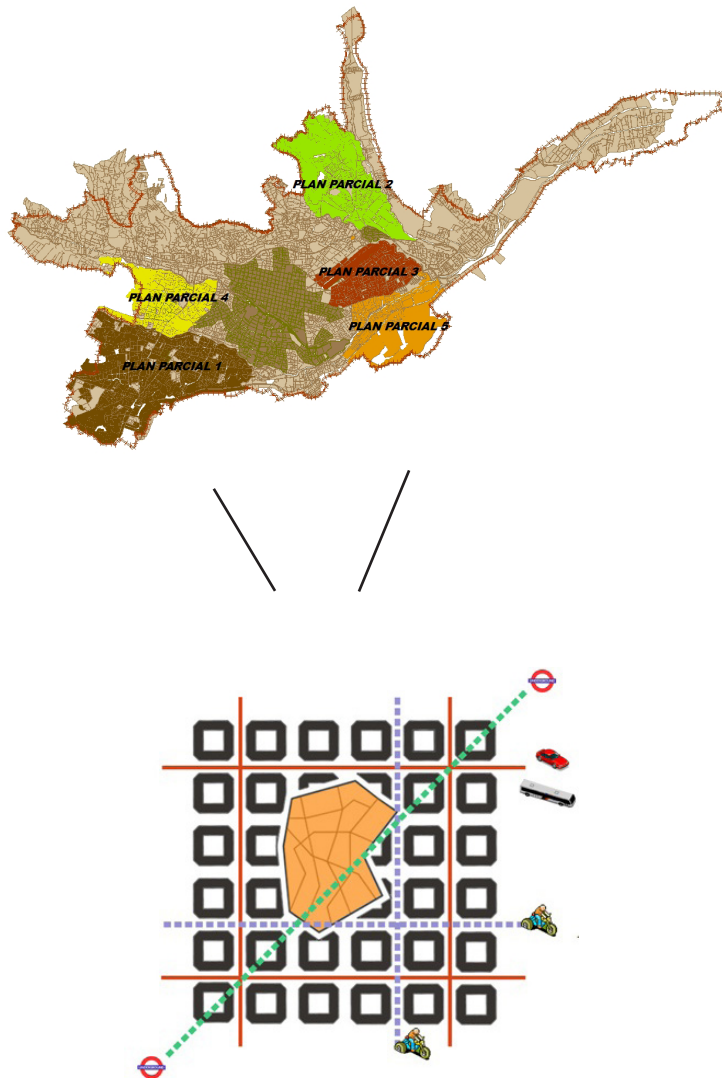
- Integrar los proyectos de urbanización.
- Generar un trazado claro, continuo y funcional.
- Establecer una jerarquización funcional clara de la red vial.
- Generar un modelo que respete las normativas de dotación de diseño.
- Proporcionar los espacios necesarios para la dotación de equipamiento.
- Generar una trama que permita una configuración óptima de los lotes.
- Generar un modelo respetuoso de las zonas no aptas para la urbanización.

Los objetivos expuestos, engloban las soluciones para los problemas existentes en el sector de estudio, por lo que se expondrán los medios para cumplir cada uno de ellos.

## OBJETIVO 1.

### ***Integrar los proyectos de urbanización.***

*Ya que el sector se ha conformado por la unión de varios proyectos que no se relacionan entre sí, se generó una trama desordenada y discontinua, por lo que se plantea resolver todo como una unidad, cuidando que todas las partes se integren unas con otras.*



## OBJETIVO 2.

***Generar un trazado claro, continuo y funcional.***

*Se plantea mantener los ejes que sigan el perfil del límite del sector, procurando darles continuidad en toda su extensión; en caso de existir variaciones se realizarán las correcciones pertinentes para generar una trama reticular más orgánica. Con esto también se obtendrán longitudes de tramo similares, con dimensiones adecuadas, permitiendo una red vial continua.*

*Se plantea eliminar en lo posible las vías de retorno innecesarias y constituir manzanas que tengan formas regulares y que posean dimensiones recomendables.*



### OBJETIVO 3.

***Establecer una jerarquización funcional clara de la red vial.***

*Se ha considerado que en primera instancia se definirá la jerarquía de las vías, esto mediante el trazado de ejes que organicen al sector. Se logrará su identificación clara mediante el dimensionamiento correcto que éstas deben tener para cumplir con su rol.*

*De tal manera que al tener ejes claros y vías continuas en su mayoría, se logrará una trama más clara en donde su jerarquización sea fácilmente identificable.*



## OBJETIVO 4.

***Generar un modelo que respete las normativas de dotación de diseño.***



*Actualmente el sector se encuentra conformado por elementos que no cumplen ni siquiera con las normas mínimas de diseño, específicamente sus vías y aceras, dando como resultado una baja calidad del entorno, por lo que se pretende que el diseño propuesto cumpla con lo que exige la normativa.*

## OBJETIVO 5.

***Proporcionar los espacios necesarios para la dotación de equipamiento.***



*En la nueva propuesta se establecerán los lugares específicos para el equipamiento del sector, por lo que éstos no serán el resultado de remanentes, sino que contarán con las dimensiones idóneas para un funcionamiento correcto.*



## OBJETIVO 6.

***Generar una trama que permita una configuración óptima de los lotes.***

*Actualmente existe un loteamiento muy irregular, presentando lotes de dimensiones muy variadas en una misma manzana y en algunos casos se han generado lotes interiores; por lo que se plantea que si el loteamiento también es parte de una propuesta integral, puede lograrse una mayor calidad del entorno del sector, además de la variedad y organización de los mismos.*

## OBJETIVO 7.

***Generar un modelo respetuoso de las zonas no aptas para la urbanización.***

*Actualmente en el sector de estudio existen zonas de alto riesgo, que por presentar una pendiente muy escarpada que no deberían estar urbanizadas, sin embargo existen viviendas que se encuentran ubicadas en estos lugares, por lo que se dará un uso que no afecte su condición y que no represente peligro para los habitantes.*



### 5.3.1.2. PARÁMETROS PARA LA PROPUESTA DEL MODELO.

Para el planteamiento de esta propuesta es necesario establecer parámetros que van a condicionar fuertemente el resultado de los indicadores.

El límite de la superficie de trabajo será básicamente el mismo de la etapa de diagnóstico, pudiendo ser corregido, siempre y cuando la realidad lo permita, bajo ningún motivo, podrá ampliarse en zonas que no permitan esta acción.

En caso de mantener vías que existieran actualmente, éstas poseerán las dimensiones recomendadas para su correcto funcionamiento, aún cuando afectase al área de manzanas.

Se generarán manzanas de dimensiones aproximadas a una hectárea que posean formas regulares, de tal manera que permita una mejor solución para el fraccionamiento.

Debe dejarse reservas de suelo que permitan el correcto funcionamiento de los equipamientos.

La longitud de vías de la propuesta deberá ser menor a la actual, sin que este requisito afecte a la funcionalidad de la trama.

### 5.3.2. MODELO DE TRAZADO N° 2.

El segundo sector de estudio fue configurado en la década del 2000, por lo que se ha considerado que ya se pudo haber planificado la trama de acuerdo a las tendencias actuales por mitigar varios de los problemas que se vienen presentado desde hace más de una década y que han crecido paulatinamente, como la congestión vehicular y la contaminación no solo del aire sino también la contaminación auditiva que esta conlleva; el empleo de recursos públicos que no están siendo bien aprovechados por la falta de optimización del suelo; la inseguridad, como consecuencia del abandono de las calles y equipamientos por la falta de cohesión social.

Es por los motivos antes mencionados que para la propuesta de este sector se eliminará todo lo existente, ya que esta zona pudo haber sido planificada con una visión diferente que de respuesta a la dinámica actual de la ciudad, por lo que se utilizarán los criterios del urbanismo ecológico, adoptando primordialmente aquellos que estén directamente relacionados con la configuración de la trama.

A continuación se indica de manera breve en qué consiste el modelo de urbanismo ecológico.



### 5.3.2.1. MODELO ECOLÓGICO.

Si bien el alcance de este estudio se reduce estrictamente a la configuración de la trama, se ha considerado indispensable, incluir los conceptos básicos necesarios de este modelo para poder captar su esencia y aplicar sus criterios en lo referente al trazado mismo.

#### A. DEFINICIÓN.

Este es un modelo más sostenible, compacto, complejo, eficiente y cohesionado socialmente. Considera al entorno como un ecosistema, en donde mediante la forma que tome la trama, la distribución de las actividades de los pobladores y la ubicación de sus equipamientos, asegurarán que se cumplan dos condicionantes indispensables para que éste sea un modelo sostenible.

#### B. CONDICIONANTES DEL MODELO ECOLÓGICO.

##### B.1. LA EFICIENCIA.

Está relacionada con la capacidad de optimizar los recursos, mediante una organización y actividad compleja.

##### B.2. LA HABITABILIDAD.

Se refiere al confort e interacción de los ciudadanos, logrando entre otros cohesión social y calidad del espacio público.

#### C. PRINCIPIOS DEL MODELO ECOLÓGICO.

A continuación se indican los principios, en donde se han señalado los de principal interés para este estudio.

- Proximidad
- Ciudadano, no peatón
- **Transporte alternativo**
- **Habitabilidad del espacio público**
- Dotación de espacios verdes y biodiversidad
- Adaptación y mitigación al cambio climático
- **Cohesión social**
- Acceso a la vivienda
- **Dotación de equipamientos**
- Gestión y gobernanza



**IMÁGEN N° 5.2.1.  
URBANISMO ECOLÓGICO  
MODELO DE CIUDAD SOSTENIBLE.**



*Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.*

## D. INSTRUMENTOS DEL MODELO ECOLÓGICO.

Para llevar a cabo su aplicación, este modelo presenta dos instrumentos esenciales, de los cuales se considerará al primero como opción para la formulación del modelo definitivo.

### D.1. LA SUPERMANZANA.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

Es una célula urbana que aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte.

Las Supermanzanas son células urbanas de aproximadamente 400 por 400 metros, en cuyo interior el tráfico motorizado es mínimo, ya que éste circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga. La Supermanzana limita la presencia del vehículo privado en el espacio público y retorna éste al ciudadano. Esta primacía del ciudadano, es la base que da sentido a todo el conjunto de intervenciones con las que se perfilará la Supermanzana: calles de sección única para una accesibilidad universal, seguridad debido a la limitación de velocidad a 10 km/h y desarrollo del potencial para incrementar la habitabilidad y el confort en el espacio público.

En definitiva, la aplicación de las Supermanzanas mejora la calidad urbana mientras se reduce el impacto ambiental y se incrementa la cohesión social.

### IMÁGEN N° 5.2.2. URBANISMO ECOLÓGICO LA SUPERMANZANA



Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

## A.2. EL URBANISMO EN TRES NIVELES.

El urbanismo en tres niveles (altura, superficie y subterráneo) proyecta tres planos con el mismo detalle y la misma escala que los urbanistas proyectan el Plan Urbanístico en superficie, permitiendo redistribuir las funciones que actualmente se encuentran en superficie: las cubiertas están vinculadas a la biodiversidad, la energía y el agua. El subsuelo se vincula a

los servicios, la distribución urbana, el aparcamiento, la movilidad masiva de pasajeros, al ciclo del agua y a la gestión de la energía. El suelo se relaciona con los usos, la funcionalidad y el espacio público.

### 5.3.2.2. FORMULACIÓN DEL MODELO ALTERNATIVO.

Es importante mencionar que por el tema de estudio el modelo a formularse se referirá estrictamente al trazado de la trama, es decir se definirá la red vial, forma y tamaño de manzanas.

## A. OBJETIVOS PARA LA FORMULACIÓN DEL MODELO.

Como punto de partida se han establecido objetivos que plantean la solución a problemas específicos que se presentan en el sector seleccionado y que se exponen a continuación.

- Generar un modelo compacto.
- Propiciar el uso de transporte alternativo.
- Contribuir con el medio ambiente.

- Lograr la cohesión social.
- Evitar la privatización del espacio público.
- Proporcionar los espacios necesarios para la dotación de equipamiento.

## OBJETIVO 1.

### *Generar un modelo compacto.*

*Considerando que la ciudad se dispersa principalmente por la ubicación aislada de particulares y la falta de planes parciales que organicen determinadas zonas, al proponer una planificación integral y específica de las mismas se propicia la expansión de la ciudad de forma organizada, obteniendo una trama ordenada y una red vial continua.. Para esto se definirá el modelo de trazado idóneo que permita generar un modelo compacto y funcional.*







## OBJETIVO 2.

*Propiciar el uso de transporte alternativo.*

*Al realizar un nuevo trazado, podrá darse prioridad a la calidad de vida de los ciudadanos, esto incluye la creación de vías para transporte alternativo, que permita un desplazamiento seguro y con menos niveles de contaminación. Ésto propiciará que estos transportes alternativos sean cada vez más utilizados por la población, ya que contará con las condiciones óptimas y seguras para su uso.*

### OBJETIVO 3.

*Contribuir con el medio ambiente.*



Actualmente la contaminación existente es provocada especialmente por los vehículos motorizados, ya que el parque automotor crece cada vez más, y la congestión es mayor; por lo que el nuevo modelo que se plantea, propone reducir a la ciudad en lo posible, de la contaminación vehicular, mediante la creación de supermanzanas que permiten una circulación más fluida, y la inclusión de vegetación en todo el sector. Estas soluciones, sumadas a la creación de ciclovías aportan con el medio ambiente.



## OBJETIVO 4.

### *Lograr la cohesión social.*



*Este es un factor indispensable para la ciudad, ya que ésta debe incluir la interacción de sus habitantes, factor que se ha ido perdiendo paulatinamente, principalmente por la creación de conjuntos cerrados, que generan la privatización del espacio público, hecho que impide que la población se reúna en espacios comunes. Con el nuevo modelo los ciudadanos se apropiarán de los espacios recuperando la cohesión social deseada, ya que se proponen espacios públicos de calidad incentivando a que la población los habite.*



## OBJETIVO 5.

***Evitar la privatización del espacio público.***

Con el planteamiento de la nueva propuesta se pretende eliminar la creación de vías de retorno innecesarias que en muchos casos propician la generación de conjuntos cerrados.

También con una propuesta de loteamiento se puede disminuir la tendencia que existe por la creación de condominios, evitando así, que se generen equipamientos de uso exclusivo de ciertos habitantes y mitigando también la subutilización de los mismos.

## OBJETIVO 6.

***Proporcionar los espacios necesarios para la dotación de equipamiento.***

Al realizar un trazado planificado, se optimizarán recursos, entre ellos el suelo, lo que permitirá que exista mayor superficie para la dotación de equipamientos, así éstos podrán tener las condiciones adecuadas para su funcionamiento. Si bien el sector de estudio no posee equipamientos, se incluyó este punto ya que debe ser un parámetro a considerarse en la planificación urbana.

## B. PARÁMETROS PARA LA PROPUESTA DE MODELO.

Como punto de partida se ha considerado establecer parámetros claros para llevar a cabo el modelo.

- El límite de la superficie de trabajo será estrictamente el mismo de la etapa de diagnóstico o en su defecto podrá ser corregido mínimamente o resultar más pequeño por efectos del diseño.
- Se planteará un amanzanamiento regular de tal manera que al momento de fraccionarlo pueda ser aprovechado al máximo.
- La longitud de tramos deberá ser en lo posible de 50m como mínimo y 100m como máximo.
- La cantidad de vías vehiculares deberá ser menor a la existente. Este requisito será evaluado en función de la longitud total de las vías, ya que no se podrá establecer una comparación de superficies dado que en la actualidad las vías no cuentan con las secciones que establece la normativa.
- Se plantearán vías para transporte alternativo. Estas deberán estar estratégicamente ubicadas en lugares que

ameriten su uso.

- Se trabajará con el concepto de las supermanzanas, pudiendo presentar variaciones, de acuerdo a las características del sector seleccionado.

-







# ETAPA VI

APLICACIÓN DEL MODELO

## INTRODUCCIÓN.

En esta etapa, se aplicarán los modelos preestablecidos en el capítulo anterior, de manera que organice coherentemente los sectores seleccionados.

Para lograr soluciones adecuadas se procederá a aplicar los conceptos de los modelos sugeridos y aún cuando existen criterios ya especificados, se tendrá presente que la propuesta deberá ajustarse a la realidad del sector y de la ciudad en sí, ya que se trata de proponer un modelo de trama alternativa que sea 100% aplicable en las nuevas zonas de planificación de Cuenca.

Para esta etapa se detallarán los siguientes aspectos.

- **Parámetros iniciales de trabajo:** Se exponen las condiciones en base a las cuales se va a trabajar.
- **Formulación de la trama:** Se define el modelo con el que se va a trabajar y su justificación.
- **Red vial:** Se especifica la jerarquización vial del sector y sus características geométricas.
- **Amanzanamiento:** Se detalla el tamaño y forma de las manzanas que se generen a partir del modelo de trazado.
- **Loteamiento:** Se especifica número y área de lotes del nuevo planteamiento.
- **Indicadores:** En este punto se hace una comparación de la situación actual con la propuesta para determinar qué solución es la más acertada.



## OBJETIVOS.

- Generar un trazado organizado y funcional.
- Aprovechar el suelo al máximo incorporando los elementos necesarios y respetando las normas establecidas.
- Proponer una oferta de lotes que en cantidad sea igual o mejor que la actual.
- Generar menor cantidad de vías sin afectar la oferta de lotes.
- Demostrar que con la planificación integral se pueden obtener mejores soluciones de la trama.

## METODOLOGÍA.

### 1. APLICACIÓN DE LINEAMIENTOS.

Como punto de partida se desarrolló cada uno de los lineamientos, para generar una trama basada en criterios específicos y no al azar.

Es fundamental mencionar que la trama se seleccionó en función de las ventajas y funcionalidad que pueda aportar al sector.

### 2. COMPARACIÓN DE INDICADORES.

Al concluir con la aplicación del nuevo modelo se compararon los indicadores para definir si la nueva propuesta cumplió con los objetivos planteados.

### 2. COMPARACIÓN DE LA PROPUESTAS PLANTEADA CON LA REALIDAD EXISTENTE.

Esta comparación se la realizó básicamente con el fin de demostrar que el planteamiento propuesto no solo cumple con los indicadores, sino que también organiza mejor el espacio, y contribuye notablemente al funcionamiento de la trama.

## 6.1. ANTECEDENTES.

Es importante recalcar que los modelos de trama que se planteen serán específicos para los sectores seleccionados, además que responderán a condicionantes topográficos y del entorno; el objeto de éstos es demostrar que se puede lograr un mejor aprovechamiento de recursos mediante la planificación integral de los sectores.

## 6.2. PROPUESTA # 1: QUINTA CHICA.

### 6.2.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector está ubicado en la zona Este de la ciudad y pertenece a la parroquia Machángara. Ver Gráfico N° 6.1.1.

En el Cuadro N° 6.1.1. se expone la situación actual del sector de trabajo.

### 6.2.2. LINEAMIENTOS.

A continuación se exponen los lineamientos expuestos en la etapa anterior de este trabajo, con el fin de elaborar el modelo más indicado para este sector de la ciudad.

**GRÁFICO N° 6.1.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 6.2.2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.

Para este sector de estudio, el límite tuvo que ser corregido, por poseer una forma muy irregular, especialmente en la zona Norte, en donde la sección de la vía que lo limita no posee los anchos necesarios. Se debe mencionar que se prolongó el límite ocupando más superficie, mas se ha tomado en cuenta que el terreno lo permita. Ver Gráfico N° 6.1.2.

**CUADRO N° 6.1.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA  
SITUACIÓN ACTUAL.**

SITUACIÓN ACTUAL SECTOR M2	
Superficie total (Ha)	27,28
Área Manzana (Ha)	21,52
Numero de lotes registrados	599
Superficie de vías (Ha)	5,76
Longitud de vías (m)	6415,09
Número de Condominios	4

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

El sector presenta una pequeña variante en su tamaño, debido a que se corrigieron algunos tramos que delimitaban al mismo, con lo que su nueva superficie es de 27 Has.

### 6.2.2.2. CONDICIONANTES INTRÍNSECAS Y DEL ENTORNO INMEDIATO.

Se puede decir que este sector de trabajo se encuentra aislado de cierta manera, ya que a éste se puede acceder úni-

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 6.1.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
LÍMITE DEFINITIVO DE TRABAJO.**

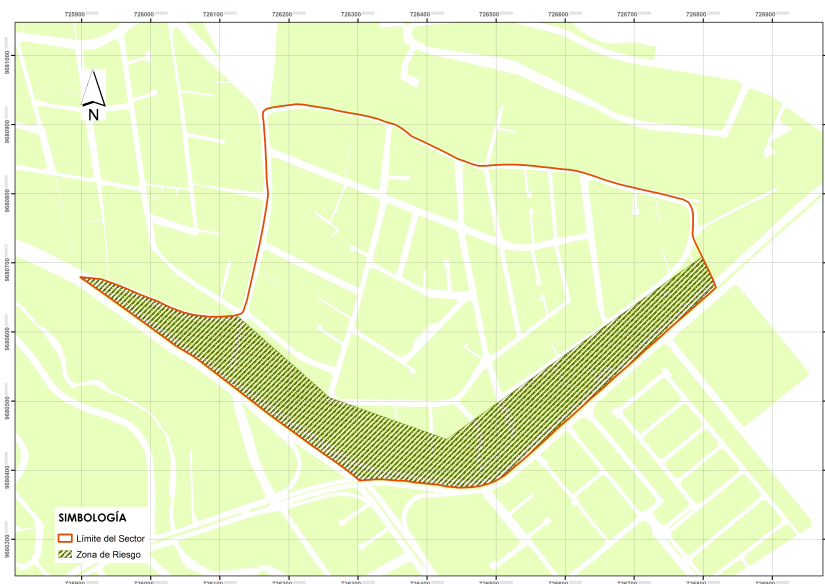


*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.  
Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

mente por una vía, la Calle San Pablo del Lago, la cual está conectada directamente con la Av. de las Américas.

Un factor que condiciona fuertemente al sector es que uno de sus límites es un barranco por lo que la superficie aledaña a éste deberá ser establecida como de riesgo, a esta zona le corresponde aproximadamente 3,7 Has. Ver Gráfico N° 6.1.3.

**GRÁFICO N° 6.1.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**ZONA DE RIESGO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

lo posible una longitud vial menor a 6416m y un máximo de 28 intersecciones.

Así se obtuvieron algunas posibilidades, que se indican a continuación.

### **A. TRAMA SEMICONCÉNTRICA.**

Esta propuesta fue creada a partir de los límites externos del sector, manteniendo una disposición paralela a estos, con una separación entre ejes de 100m, por lo que las manzanas tienen una superficie aproximada de una hectárea.

Con esta trama se generan manzanas bastante regulares aunque con ángulos difíciles de trabajar en algunas de ellas. Otro aspecto importante es que los lados curvos también pueden ser un obstáculo en la lotización y por ende en la construcción. Esta trama posee una longitud total de vías de 6743.5m y un total de 35 intersecciones. Ver Gráfico No6.1.4.

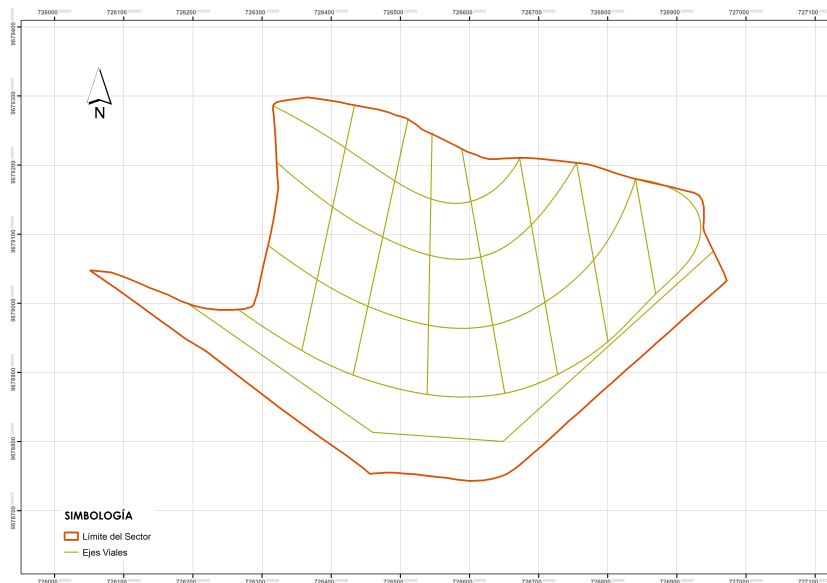
### **B. TRAMA RETICULAR.**

De igual manera que la anterior, esta propuesta está basada en trazar en forma paralela hacia el interior los límites del sector. De esta manera se puede observar una serie de com-

### **6.2.2.3. ANÁLISIS DE TRAMAS POSIBLES.**

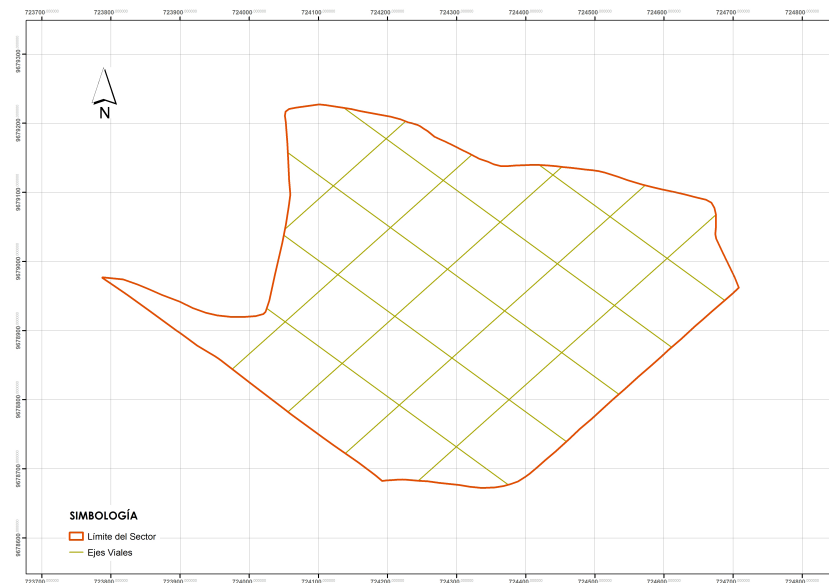
De acuerdo al perfil del sector se consideró pertinente proponer tramas que mantengan las directrices principales que lo delimitan, pudiendo ser curvilíneas o lineales. Es fundamental tener presente que para este sector debe proponerse en

**GRÁFICO N° 6.1.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
TRAMA SEMICONCÉNTRICA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 6.1.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
TRAMA CUADRADA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## B.1. TRAMA CUADRADA.

La trama que se muestra en el Gráfico N° 6.1.5. es una trama cuadrada, cuyos ejes son paralelos a los perfiles de la zona Sur. Este trazado aparentemente aprovecha bastante bien el lugar, mas es necesario que ésta rompería con su forma en la delimitación de las zonas de riesgo. Posee una longitud

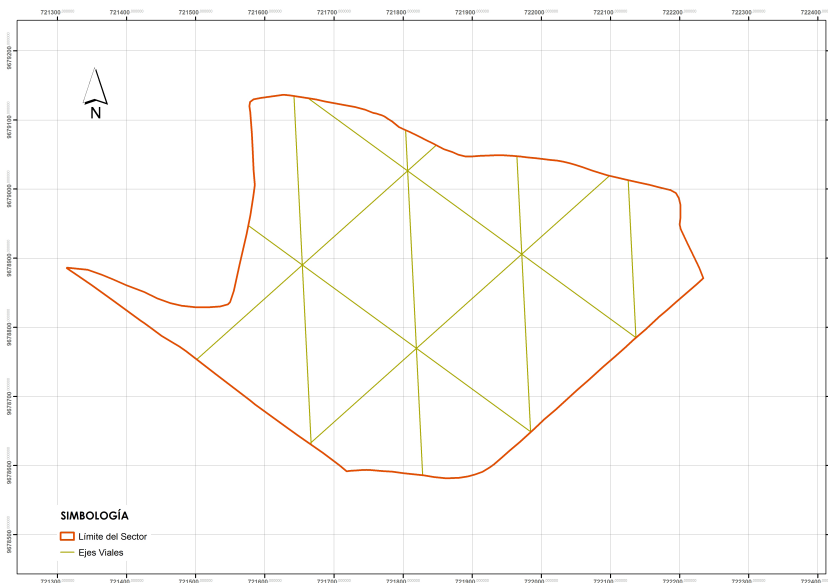
total de vías de 6042m y 29 intersecciones.

## B.2. TRAMA TRIANGULAR.

Esta es una trama triangular, cuyos tramos son de 200 m, este tipo de trama no se ajusta de la mejor manera a la forma del terreno, por lo que no existe mayor aprovechamiento.



**GRÁFICO N° 6.1.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**TRAMA TRIANGULAR.**



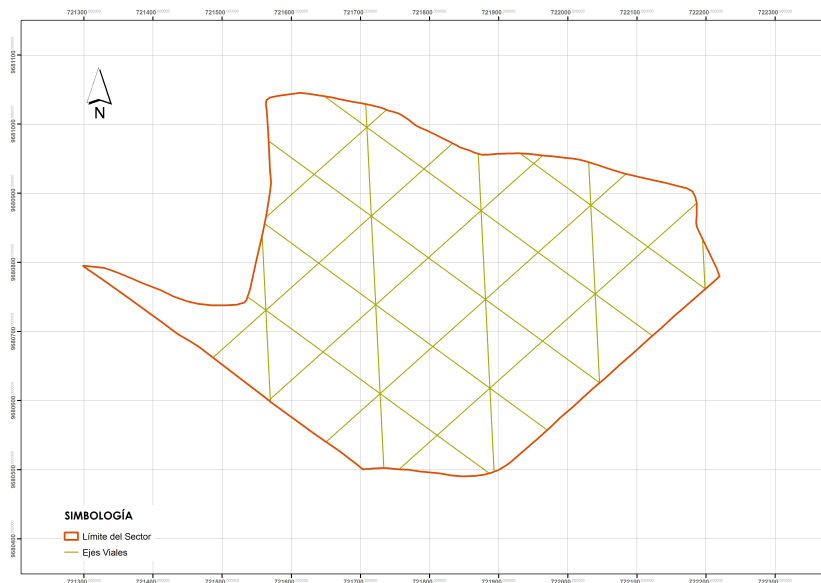
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También se generan cruces complicados. Ésta presenta una longitud total de vías de 4879.4m y 17 intersecciones.

### **B.3. TRAMA MIXTA #1.**

Esta trama está compuesta por una malla cuadrada con la presencia de ejes que la atraviesan formando en algunas zonas un malla triangular como muestra el Gráfico N° 6.1.7.

**GRÁFICO N° 6.1.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**TRAMA MIXTA #1.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

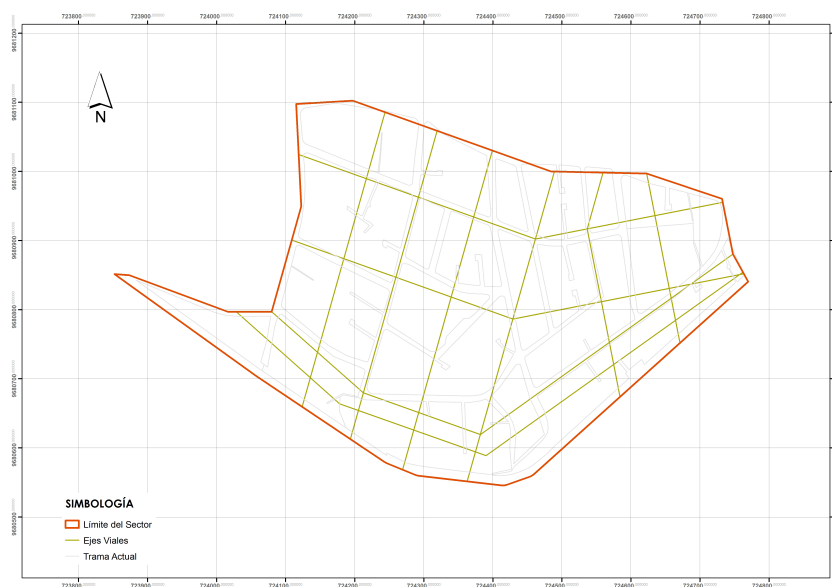
Esta trama tiene las ventajas de la cuadrada, pero con algunas complicaciones en la parte triangular. Se debe considerar que los ejes que atraviesan la cuadrícula de Norte a Sur no son estrictamente necesarios ya que se trata de un sector relativamente pequeño, además que no circula un flujo vehicular alto. Esta presenta una longitud de vías de 7656m y un total de 39 intersecciones.



### B.3. TRAMA MIXTA # 2.

A partir de las propuestas anteriores, se ha considerado combinarlas y proponer una nueva, a la que se le ha incluido una directriz más, la cual trata de extraer los lineamientos o ejes principales de la trama que existe actualmente en el sector.

**GRÁFICO N° 6.1.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**TRAMA MIXTA #2.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

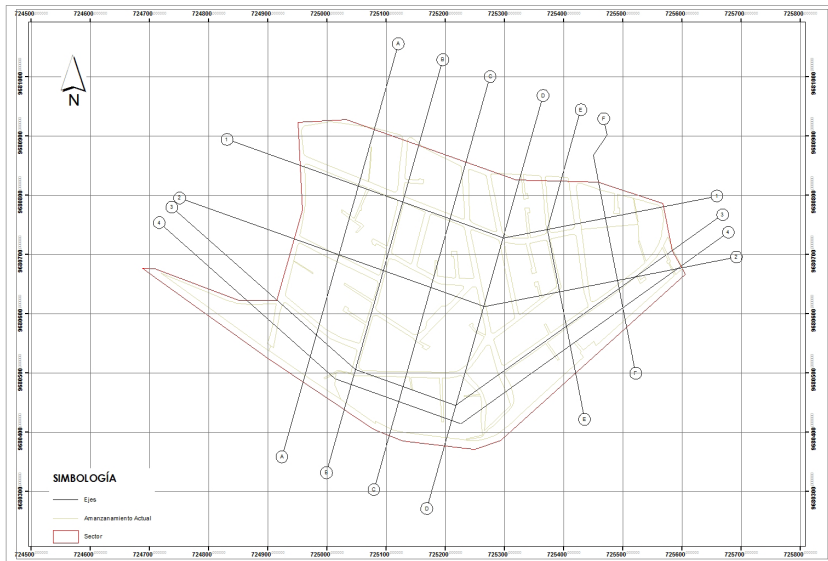
Se propone una trama que trabaja de manera paralela casi en su totalidad, con una separación entre ejes que va desde los 80m hasta los 120m. Su longitud de vías es de 5753m aproximadamente con un total de 31 intersecciones, en lo referente a estos datos, se puede decir que son trabajables para poder ajustarlos al objetivo planteado. Este planteamiento consigue manzanas más regulares especialmente en los límites del sector. Se creyó que esta opción es la más conveniente ya que básicamente se adapta a la forma general del lugar, presentando ejes que se intersectan con ángulos trabajables, al igual que sus lados y también permite un amanzanamiento relativamente homogéneo.

#### 6.2.2.4. TRAZADO DE EJES A PARTIR DE LA TRAMA SELECCIONADA.

Se ha considerado que con el nuevo trazado se consigue mayor optimización del suelo.

También se puede decir que mediante el diseño total de la trama del sector se puede cumplir el Objetivo N° 1 planteado para este modelo, ya que el resultado es un solo elemento y no la suma de varios.

**GRÁFICO N° 6.1.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**EJES DE LA TRAMA PROPUESTA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Esta trama básicamente ha seguido directrices ya existentes en el sector, tratando de mantener longitudes de tramos que bordeen los 100m de distancia, con una tolerancia aproximada de mas o menos el 25%, ya que por la falta de perpendicularidad que se produce resulta difícil unificar las longitudes de tramo.

### 6.2.2.5. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

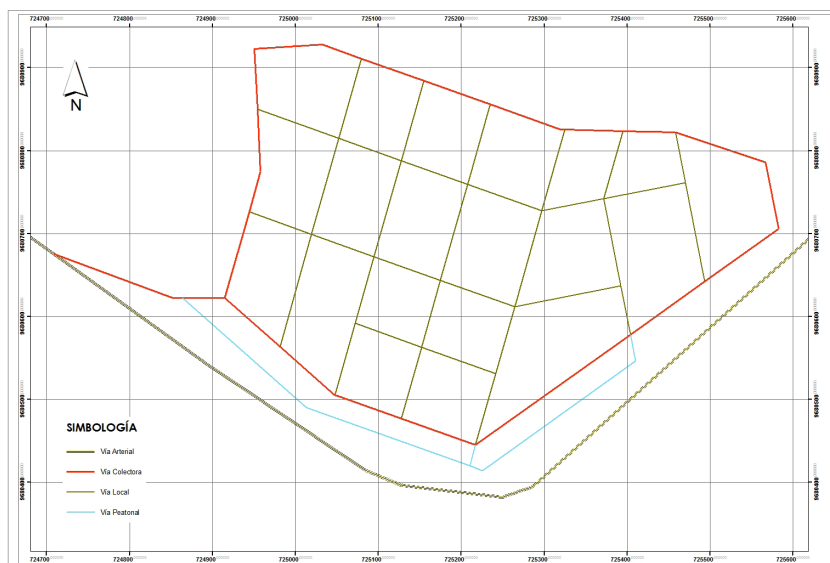
A partir de la concepción de la trama se procedió a establecer las vías vehiculares que serán de uso prioritariamente residencial, y cuáles las que permitan el flujo vehicular de paso. Para esto se han definido en primera instancia las vías colectoras, como un anillo que rodea el sector, sirviendo de manera equidistante a las manzanas del centro del asentamiento.

Dado que el anillo de las colectoras sigue el perfil del terreno, se ha procurado que las vías locales guarden en lo posible paralelismo con éste en sentido Este - Oeste, para evitar generar manzanas triangulares que debido a sus ángulos dificultan el fraccionamiento.

Se ha considerado importante mantener la intersección de la Av. De las Américas con la Calle San Pablo del Lago como único acceso al sector, así todas las vías locales de éste desembocaran en el circuito colector propuesto.

Se ha considerado pertinente, que la parte Sur que limita con el barranco existente, se lo mantenga como margen de protección. En esta área se incorporarán caminos peatonales, y espacios de recreación, que no afecten esta zona a fin de evitar riesgos en el sector.

**GRÁFICO N° 6.1.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL PROPUESTA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el Gráfico N° 6.1.10. se presenta la nueva jerarquización vial del sector y a continuación su detalle.

## A. JERARQUÍA FUNCIONAL.

### A.1. VÍAS COLECTORAS.

Se ha Planteado un circuito de vías colectoras, este rodea todo el perfil externo, permitiendo que los usuarios de las vías locales puedan tener fácil salida o acceso al sector.

### A.2. VÍAS LOCALES.

Estas vías han sido diseñadas para mantener una velocidad reducida, ya que son de servicio exclusivo para las viviendas del sector, ninguna de éstas se conecta con la vía arterial, ya que existen pendientes muy escarpadas.

### A.3. VÍAS PEATONALES.

Sin contar con las aceras, existe un circuito de vías peatonales que forman parte de las áreas destinadas a equipamientos recreativos.

De esta manera se cumpliría el Objetivo N° 3, ya que queda establecida la función de cada vía, permitiendo una mejor distribución del flujo vehicular en el sector.

A partir de esta jerarquización se puede designar las características geométrica adecuadas para que la red funcione al máximo de su capacidad.



## B. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.

A continuación se expondrán las principales características de las vías planteadas en el sector.

### B.1. LONGITUD DE TRAMOS.

La mayoría de tramos poseen longitudes que están entre 50 y 100m, consecuentemente existen tramos de distintas dimensiones, por la presencia del límite irregular y las directrices adoptadas del sector.

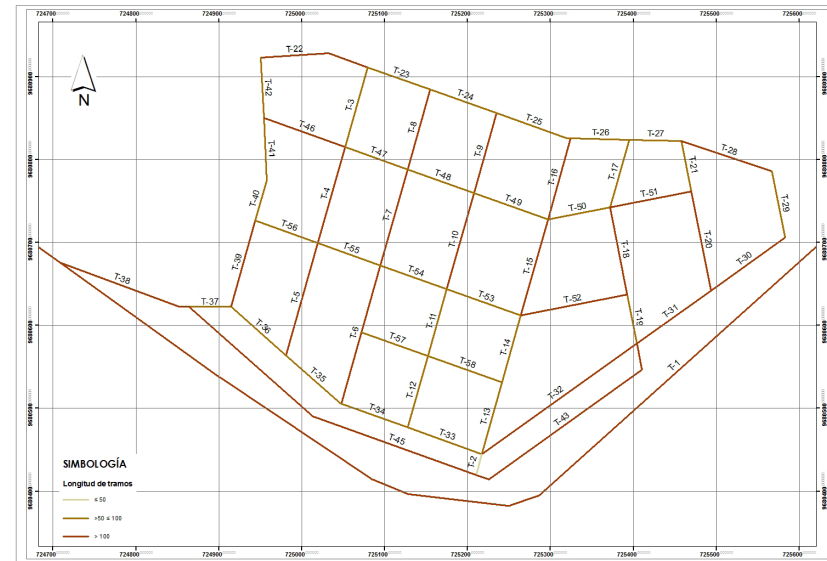
En el Gráfico N° 6.1.11. se puede observar el rango de dimensiones de los tramos del sector.

### B.2. SECCIÓN TRANSVERSAL DE LAS VÍAS SEGÚN SU JERARQUÍA.

Este aspecto es fundamental para los indicadores finales, ya que en la propuesta existen vías colectoras, locales y peatonales, que han sido diseñadas de acuerdo las normas establecidas.

En el Cuadro N° 6.1.2. se exponen las secciones que se utilizaron en el diseño de las vías.

**GRÁFICO N° 6.1.11.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
LONGITUD DE TRAMOS.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De esta manera se cumple el Objetivo N° 4, ya que sabiendo la función que cumplirá cada vía, podrá ser diseñada con las dimensiones que exige la normativa.

### 6.2.2.6. DETERMINACIÓN DE MANZANAS.

A continuación se especificarán las características del amanzanamiento del sector.

**CUADRO N° 6.1.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**SECCIÓN SEGÚN JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**

VÍAS	CARRIL		ANCHO DE ARCÉN (m)	ANCHO DE ACERA (m)
	ANCHO (m)	NÚMERO DE CARRILES		
COLECTORA	3	2	3	1,20 - 2,00
LOCAL	3	2	-	1,20
PEATONAL	3	1	-	1,20

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## A. TAMAÑO Y FORMA DE LAS MANZANAS.

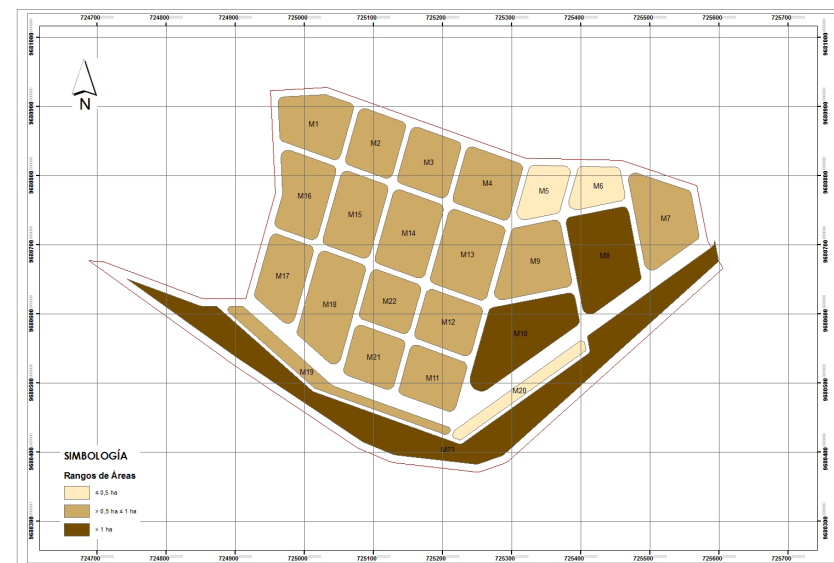
En cuanto a su tamaño se ha tratado de mantener áreas semejantes. Específicamente de las 23 manzanas planificadas para este sector, 3 son menores a 0,5 ha, 3 sobrepasan la hectárea y 17 están entre 0,5 ha y 1 ha, es decir que el 74% está dentro del rango aceptable.

En el Gráfico N° 6.2.12. se puede observar el rango de área en el que se encuentran las manzanas.

En cuanto a la forma de las mismas se puede decir que la mayoría son de forma regular, con excepción de las manzanas MZ1 y MZ16 que por el trazado original de la Calle San Pablo del Lago, son irregulares.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 6.1.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**ÁREA DE MANZANAS.**



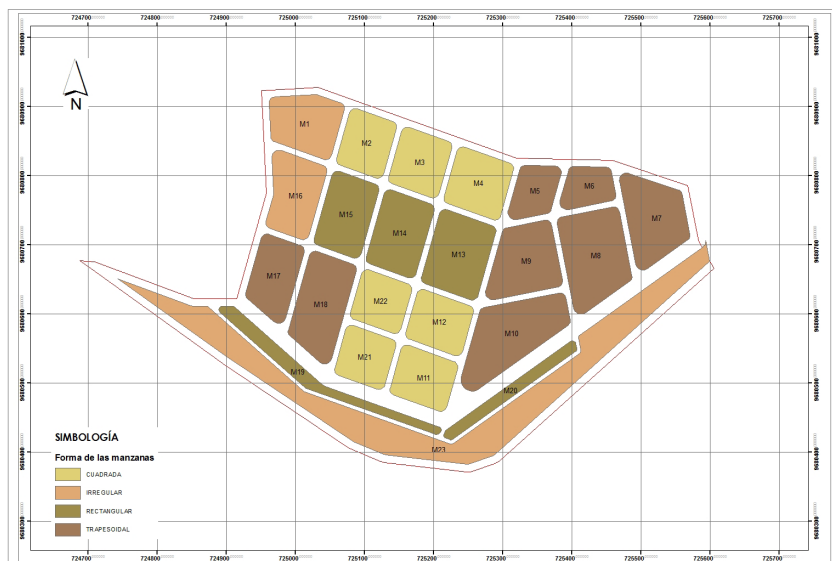
*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

También la manzana MZ23 posee forma irregular y eso se da por la topografía original del terreno.

En el Gráfico N° 6.1.13. se presentan las formas de las manzanas.

En general se puede decir que el amanzanamiento del sector es muy regular, pues la mayoría de las manzanas son de

**GRÁFICO N° 6.1.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**FORMA DE MANZANAS.**



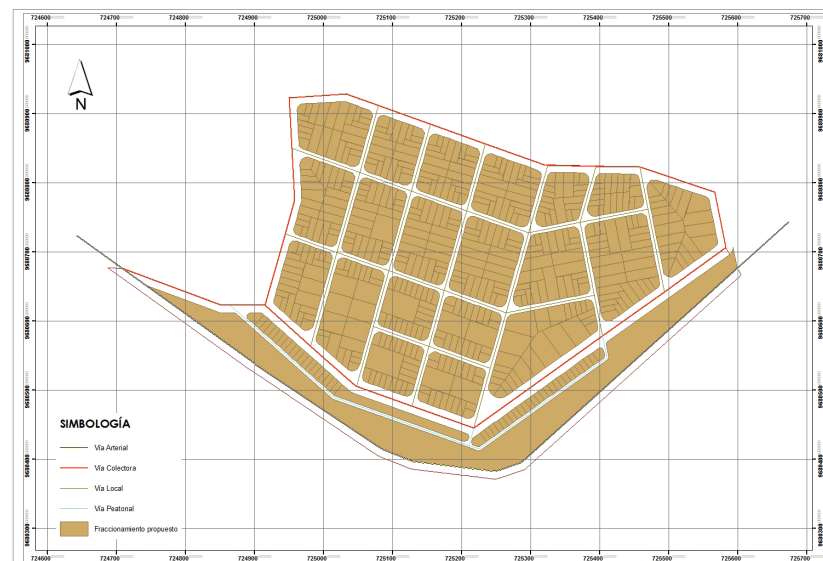
*Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”*

forma rectangular y cuadrada, presentándose también manzanas trapezoidales y apenas tres relativamente irregulares.

### 6.2.2.7. FRACCIONAMIENTO.

Como parte de la propuesta se realizó un fraccionamiento alternativo, en donde se aplicaron los conceptos de los fraccionamientos en H, X y Y principalmente.

**GRÁFICO N° 6.1.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**FRACCIONAMIENTO PROPUESTO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”*

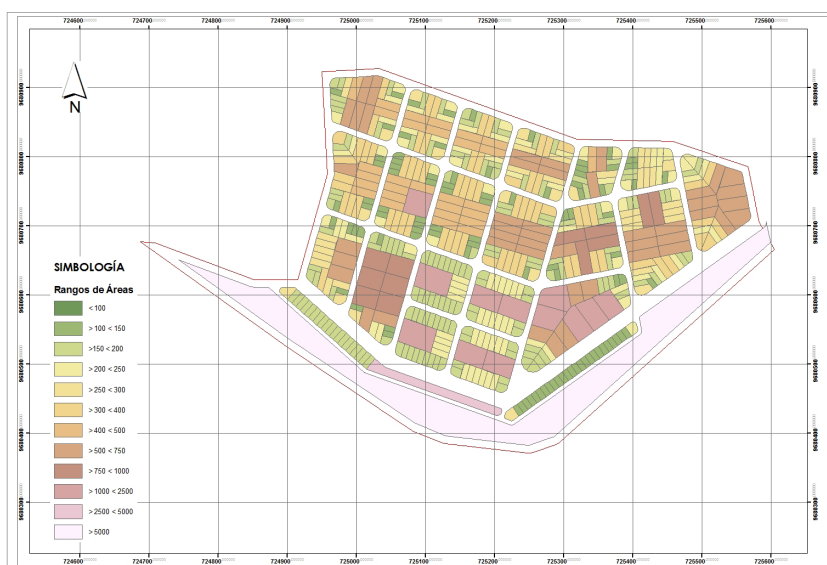
En Gráfico N° 6.1.14. puede observarse claramente que el fraccionamiento propuesto es mucho más organizado y regular. El fraccionamiento resultó más homogéneo entre manzanas, pudiendo presentar también lotes de mayor dimensión para cumplir con lo que existe actualmente.

Además es sumamente importante recalcar el hecho de que en las zonas de riesgo ya no se propone lotizar, evitando que



estas zonas se deterioren más.

**GRÁFICO N° 6.1.15.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGO DE ÁREAS DE LOTES.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Actualmente se encuentran registrados aproximadamente 599 lotes mientras que en la propuesta se plantea un fraccionamiento del cual se pueden obtener 561 lotes de diferentes dimensiones como se indica en el Gráfico N° 6.1.15. Se puede apreciar que la mayor parte de lotes poseen áreas entre 100 m<sup>2</sup> y 250m<sup>2</sup>, seguidos por aquellos que van de 300 a

400m<sup>2</sup>. Se consideró indispensable incluir variedad de lotes que puedan cumplir en lo posible con lo que existe actualmente. En el siguiente cuadro se detalla el número de lotes resultante y su superficie.

**CUADRO N° 6.1.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS Y RELATIVOS).**

RANGO DE TAMAÑO DE LOTES		
RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE (%)
<100	0	0,00
>100≤150	95	16,93
>150≤200	159	28,34
>200≤250	91	16,22
>250≤300	41	7,31
>300≤400	69	12,30
>400≤500	29	5,17
>500≤750	46	8,20
>750≤1000	12	2,14
>1000≤2500	13	2,32
>2500≤5000	4	0,71
>5000	2	0,36
<b>TOTAL</b>	<b>561</b>	<b>100</b>

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Finalmente se puede decir que al tener manzanas con formas regulares se puede cumplir con el Objetivo N° 6, ya que un amanzanamiento regular facilita un fraccionamiento ordenado y homogéneo en cada una de las manzanas.

También al no ubicar lotes en las zonas de riesgo y poder implantar mayor vegetación se está cumpliendo con el Objetivo N° 7 propuesto para este modelo.

### 6.2.2.8. INDICADORES.

De acuerdo al nuevo planteamiento propuesto, se obtuvieron los indicadores que se muestran a continuación.

**CUADRO N° 6.1.4.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**COMPARACIÓN DE INDICADORES.**

Planteamiento	Superficie total (HA)	Área Mz. (HA)	# Lotes	Área de Vías (HA)	Longitud de Vías (m)	Barrera Vegetal y Recreación (HA)
Actual	27,28	21,52	599	5,76	6415,09	0,00
Propuesta	27,00	16,07	561	7,20	5753,01	3,73

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el cuadro anterior están confrontados los resultados de la nueva propuesta con la situación actual y claramente se visualizan factores tanto positivos como negativos.

Como punto de partida se tiene que en la propuesta el área de manzanas urbanizables, es menor al área actual, con una diferencia de aproximadamente 5,5 ha, ya que la zona de riesgo tuvo que ser destinada únicamente a zonas verdes.

Es importante mencionar que en el fraccionamiento propuesto se consideró el frente mínimo que se determina en la Ordenanza de Uso y Ocupación de Suelo de Cuenca, siendo este de 8m.

Claramente se puede observar que existe mayor orden en el fraccionamiento, aparte de que la mayoría los lotes están zonificados de mejor manera y de acuerdo a su área.

Con respecto al indicador de vías se puede decir que es positivo, y la propuesta resultó más funcional que la actual ya que existen 662m menos de vías, lo que implica 662m menos de infraestructura en general. Se han incluido este factor ya que en la propuesta el área de vías incluido las aceras supera al área actual en 1.44ha, mas es indispensable considerar que en la actualidad los anchos de vías y aceras no poseen las dimensiones adecuadas para su funcionamiento, razón por la cual en la propuesta aumenta este indicador.

A continuación se han incorporado gráficos que confrontan la realidad actual con la propuesta planteada.

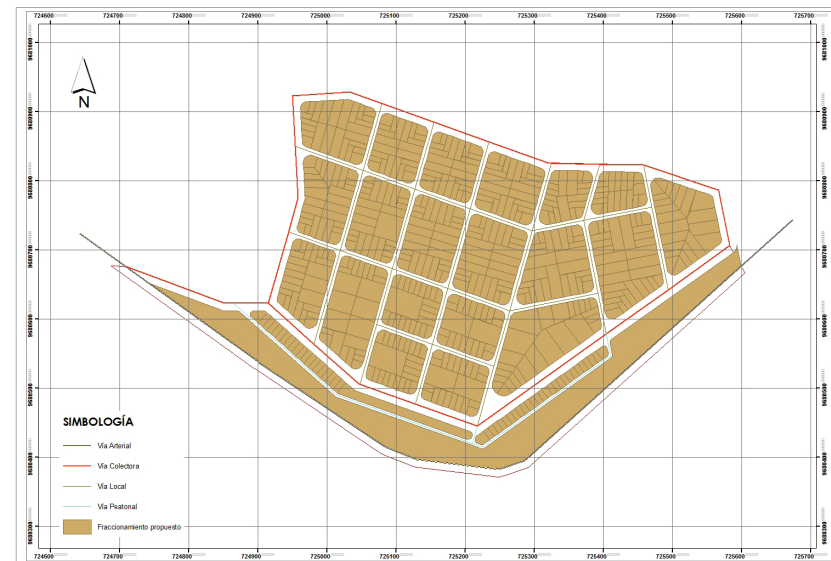
**GRÁFICO N° 6.1.16.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
AMAZANAMIENTO Y FRACCIONAMIENTO ACTUAL.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se puede observar en el gráfico anterior la trama actual no posee un modelo definido, teniendo manzanas de varias formas y tamaños, algunas de ellas muy irregulares, además de presentar un fraccionamiento desorganizado, incluso existiendo algunos sin acceso. No existe una jerarquía fácilmente identificable, provocando que no exista fluidez vehicular.

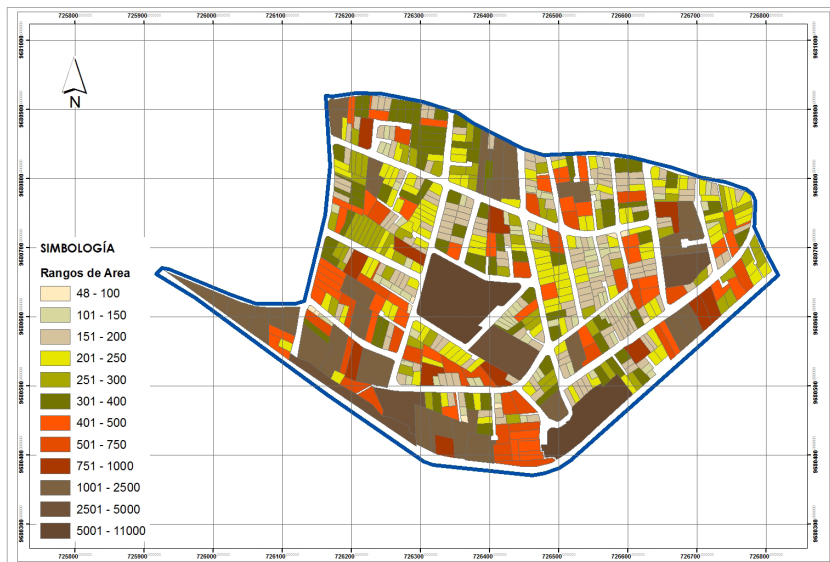
**GRÁFICO N° 6.1.17.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.  
AMAZANAMIENTO Y FRACCIONAMIENTO PROPUESTO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En oposición a lo existente en la actualidad, en la propuesta planteada se puede identificar fácilmente la jerarquización funcional. Además se generaron manzanas regulares que permiten un fraccionamiento organizado y homogéneo. Es claramente visible que existe mayor orden, y un modelo definido.

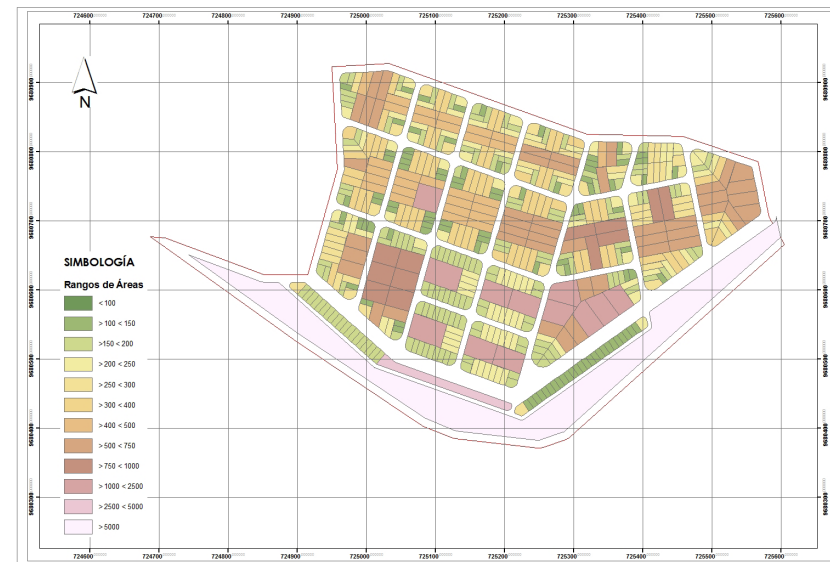
**GRÁFICO N° 6.1.18.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGOS DE ÁREAS DE LOTES ACTUAL.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el gráfico anterior se puede observar las áreas de lotes existentes, y su distribución, siendo claro que al existir esa variedad sin que estén zonificados, no permite que se defina un tipo de implantación a nivel de manzana, por lo que cada propietario actúa bajo su propio criterio. Además existen varios lotes en la zona de riesgo.

**GRÁFICO N° 6.1.19.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR QUINTA CHICA.**  
**RANGO DE ÁREAS DE LOTES PROPUESTO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En la propuesta se plantea la zonificación de los lotes de acuerdo a su área, para lograr mayor homogeneidad a nivel de manzana, pudiendo establecer zonas donde se pudieran emplear edificaciones de mayor altura. También como se puede observar se liberó la zona de riesgo, reduciendo el impacto sobre ésta.

### 6.2.3 OBSERVACIONES FINALES.

Finalmente se puede observar claramente que existe mayor orden de la red vial, amanzanamiento y fraccionamiento.

La red vial está funcionalmente jerarquizada, se plantearon vías con las dimensiones adecuadas para que funcionen de la mejor manera y sean fácilmente identificables.

El amanzanamiento es muy homogéneo, presentando áreas aproximadas a una hectárea en la mayoría de sus manzanas. Sus formas son muy regulares, pues básicamente se ha utilizado manzanas trapezoidales, rectangulares y cuadradas, por lo que no se presentaron complicaciones en el fraccionamiento.

En cuanto al fraccionamiento también existe mucha homogeneidad, especialmente a nivel de manzana, lo que es positivo, ya que en conjunto el paisaje construido resultante será mejor. Es importante recalcar que en el fraccionamiento propuesto se ha respetado el frente mínimo establecido por la ordenanza de la ciudad para el sector. Se trató de mantener en lo posible un fraccionamiento con dimensiones semejantes a los que existen en la actualidad.

Con respecto a los equipamientos estos han sido reubica-

dos y agrupados, de tal manera que puedan ser utilizados de manera conjunta, tal es el caso del parque y plaza, que existe en el sector, que se los ha emplazado en la zona sur correspondiente al barranco, y con acceso directo desde una vía colectora.

También a la escuela existente se la ha colocado cerca del nuevo parque permitiendo la integración de esta con las áreas verdes propuestas.

Un aspecto muy importante es la reubicación de todos los lotes existentes en la zona del barranco, eliminado el riesgo eminente de sus propietarios.

## 6.3. PROPUESTA 2: UCUBAMBA

### 6.3.1. LOCALIZACIÓN.

Este sector está ubicado en la zona Este de la ciudad y pertenece a la parroquia Machángara.

**GRÁFICO N° 6.2.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
UBICACIÓN DEL SECTOR.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

A continuación en el Cuadro N° 6.2.1. se expone la situación actual del sector de trabajo.

**CUADRO N° 6.2.1.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
SITUACIÓN ACTUAL DE UCUBAMBA.**

SITUACIÓN ACTUAL SECTOR M2	
Superficie total (Ha)	29,53
Área Manzana (Ha)	24,22
Numero de lotes	285
Superficie de vías (Ha)	5,31
Longitud de vías (m)	7411,18
Número de Condominios	26

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el Gráfico N° 6.2.2. se observa la configuración actual del sector de trabajo.

### 6.3.2. LINEAMIENTOS.

A continuación se exponen los lineamientos expuestos en la etapa anterior de este trabajo, con el fin de elaborar el modelo más indicado para este sector de la ciudad.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.



**GRÁFICO N° 6.2.2.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
ESTADO ACTUAL DEL SECTOR DE TRABAJO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 6.2.3.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA  
LÍMITE DEFINITIVO DE TRABAJO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

### 6.3.2.1. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.

Para este sector de estudio se ha mantenido el límite exactamente igual que en el diagnóstico como se puede ver en el siguiente gráfico, teniendo un total de 29.58 ha.

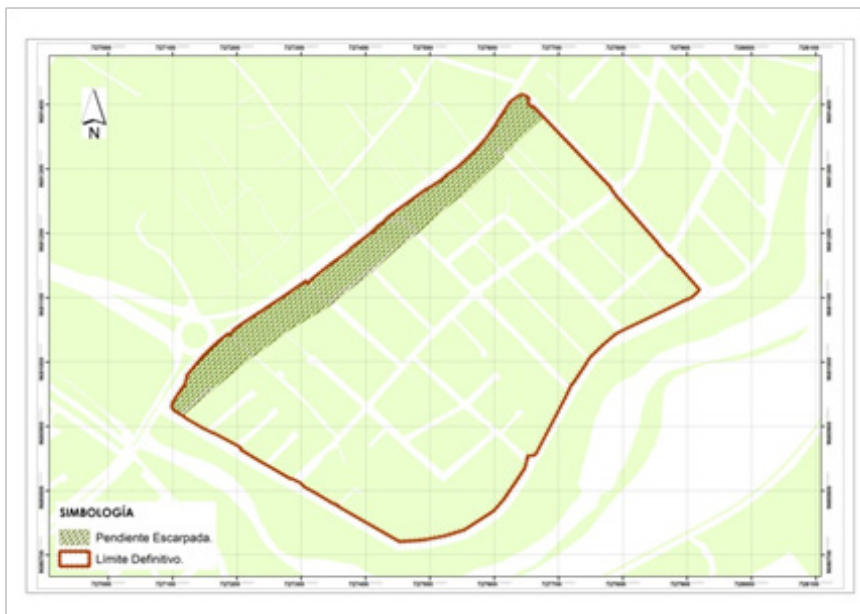
El sector se ubica junto a la margen del río y posee una forma relativamente rectangular, también es importante considerar que el acceso principal a éste se da mediante la vía Panamericana Norte.



### 6.3.2.2. CONDICIONANTES DEL ENTORNO INMEDIATO.

Este es un sector que posee una topografía plana en su mayoría, presentando pendientes escarpadas al norte del sector como se muestra en el Gráfico N° 6.2.4.

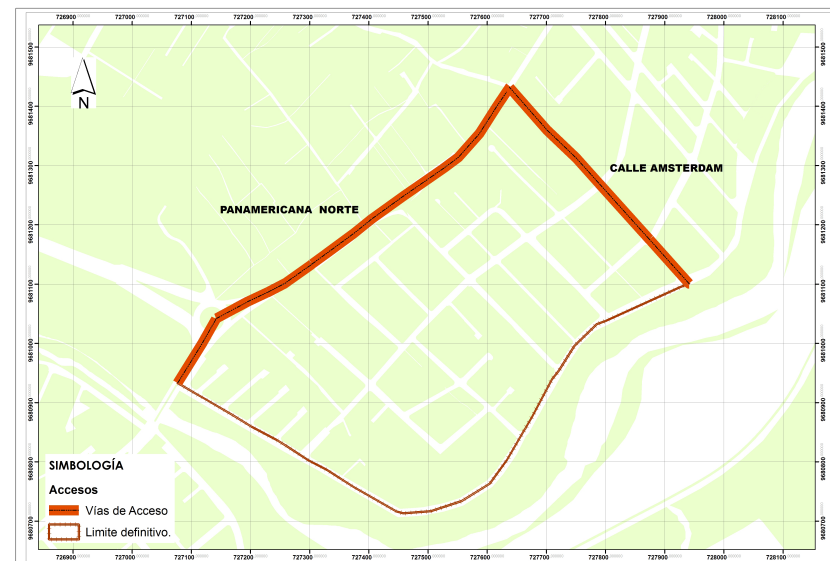
**GRÁFICO N° 6.2.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA  
PENDIENTES ESCARPADAS DEL SECTOR.**



Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

Uno de los condicionantes más importantes del sector es que uno de los accesos principales se da por la Panamericana Norte, factor sumamente importante, ya que justamente por su importancia y la fluidez que debe tener, los accesos se restringirán únicamente a los necesarios. Ver Gráfico N° 6.2.5.

**GRÁFICO N° 6.2.5.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA  
VÍAS DE ACCESO.**



Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

### 6.3.2.3. ANÁLISIS DE TRAMAS POSIBLES.

De acuerdo al perfil del sector se consideró que las tramas que mejor se pudieran adaptar al lugar son la Triangular y la rectangular. Por esta razón se plantearon algunas opciones para encontrar la mejor organización para el sector. Se debe considerar que lo óptimo para este sector debe existir un máximo de 30 intersecciones y lograr una longitud vial menor a 7412m.

#### A. TRAMA TRIANGULAR # 1.

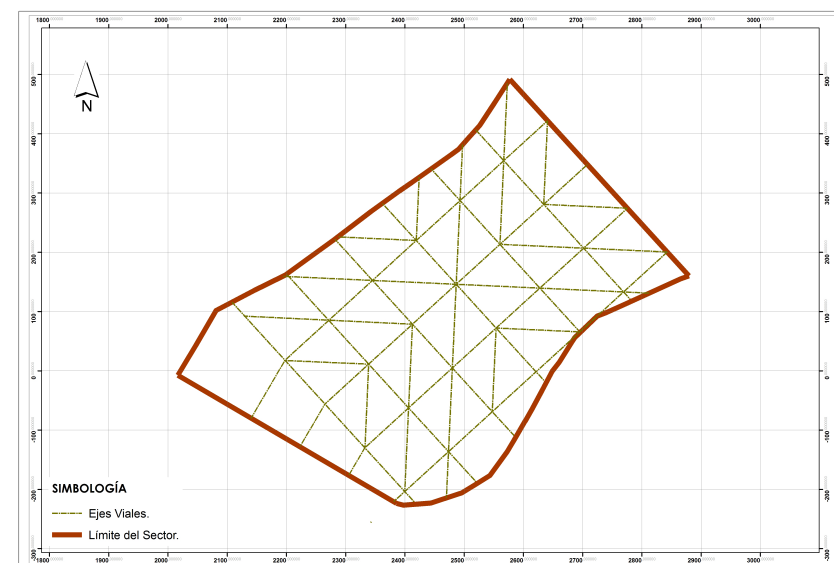
Así entonces se tiene la primera opción que se muestra en el Gráfico N° 6.2.6., donde la longitud total de vías resultante es de 11237m, que si bien no son las definitivas, es un valor que puede orientar a la decisión final. En este caso el valor se encuentra sumamente elevado con respecto al existente.

Esta propuesta surge en base a una malla cuadrada de 100mx 100 m, teniendo ejes que la atraviesan diagonalmente, generando intersecciones donde convergen seis y ocho vías, lo que significa que para solucionarlas, deben incluirse elementos físicos que ayuden a canalizar el flujo vehicular.

De acuerdo a la malla propuesta este sector presentaría cerca de 50 intersecciones, mismo que es un valor que se

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

**GRÁFICO N° 6.2.6.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA**  
**TRAMA TRIANGULAR #1.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

encuentra por encima de lo recomendable y difícilmente se podrá modificar en gran magnitud.

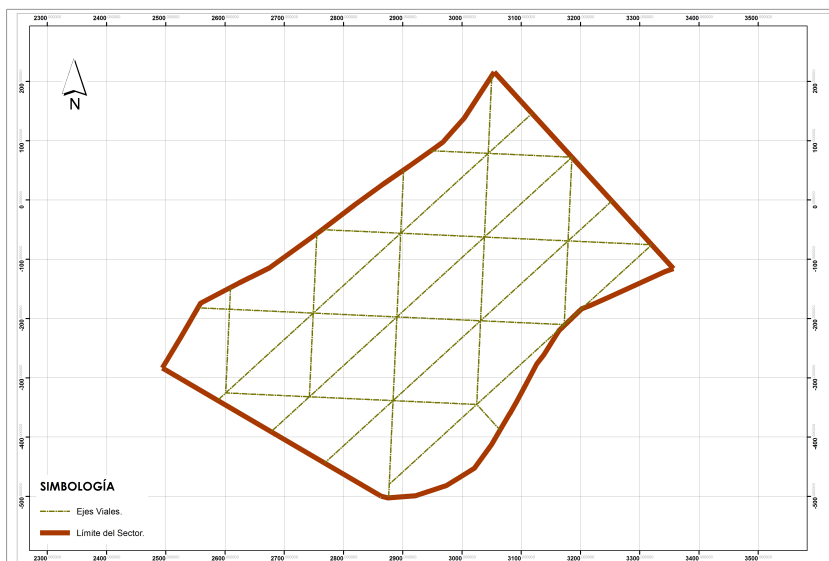
#### B. TRAMA TRIANGULAR # 2.

También se realizó un trazado triangular menos denso como se muestra en el Gráfico N° 6.2.7. Aquí se puede apreciar una trama más clara y menos densa, presentando mayoría-

riamente tramos de aproximadamente 200m. En este caso la longitud total de vías es de 8724m, siendo considerablemente menor que en la trama anterior.

Si se compara con la longitud existente, está también por encima de lo recomendable, mas al modificarla podría lograrse el resultado deseado.

**GRÁFICO N° 6.2.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA**  
**TRAMA TRIANGULAR #2.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

De igual manera en este caso a las intersecciones llegan seis vías, que como se mencionó anteriormente pueden ser puntos de conflicto.

En cuanto al número de intersecciones esta propuesta presenta cerca de 26, estando por debajo de lo recomendable, lo que sería un punto positivo de este trazado.

### **C. TRAMA RECTANGULAR ORGÁNICA.**

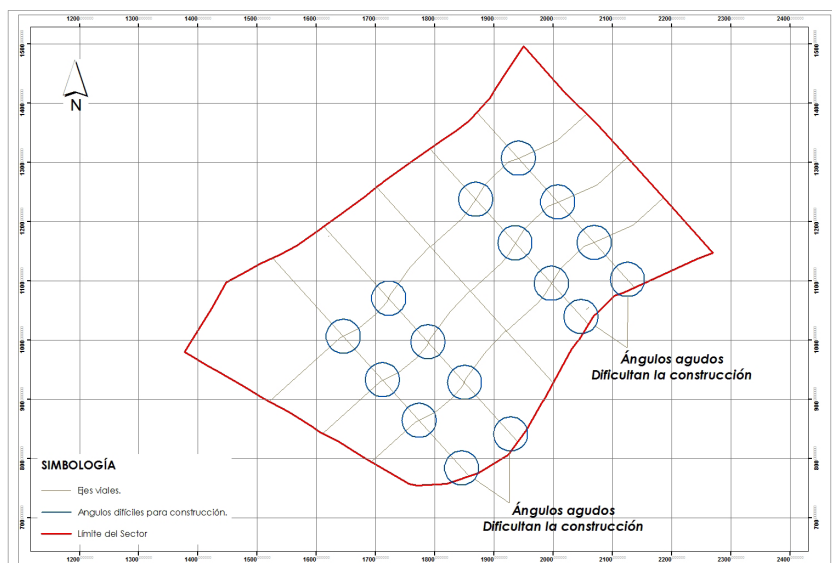
También se consideró pertinente proponer una trama que en lo posible siga el perfil del sector, de esta manera se generaría una malla reticular orgánica.

Este modelo contaría con aproximadamente 45 intersecciones y una longitud total de vías de 6727m.

A pesar de que posee valores que pueden ajustarse a lo recomendable es importante considerar que el amanzanamiento puede dar problemas ya que se generarían ángulos y lados más difíciles de trabajar, generando hasta cierto punto obstáculos innecesarios para el trazado como tal, el fraccionamiento y por consiguiente en la construcción.

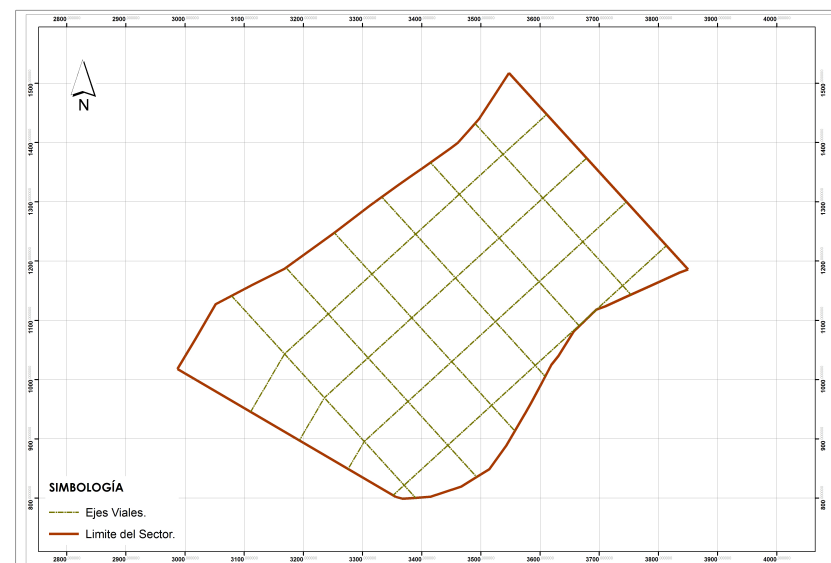
Ver Gráfico N° 6.2.8.

**GRÁFICO N° 6.2.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**TRAMA RECTANGULAR ORGÁNICA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 6.2.9.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**TRAMA CUADRADA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## D. TRAMA CUADRADA.

Finalmente se propone un trazado reticular cuadrado más rígido, basado en una malla cuyos tramos son de 100m x 100m. La trama propuesta es clara, y permite mayor flexibilidad en cuanto a manzanas, también los ángulos en ellas son perpendiculares en su mayoría, lo que permite mejor aprovechamiento del espacio.

Daniel Altamirano Moscoso.  
Andrea Flores Mogrovejo.

La longitud total de vías es de 7552m, presentando cerca de 45 intersecciones. Es una trama que permite seguir la forma general del lugar, y al igual que en la anterior generar mayor número de accesos. Un aspecto importante es que con un trazado ortogonal no se generan complicaciones innecesarias tanto en la forma de manzanas como en las intersecciones viales. Ver Gráfico N° 6.2.9.

Es indispensable considerar que a las tramas propuestas se las puede modificar de acuerdo a las especificidades que se las quiera asignar, mas es importante recalcar que entre las cuatro opciones expuestas, la trama reticular rectangular rígida permite mayor organización y funcionalidad. Además es necesario decir que los indicadores pueden ajustarse bastante bien a los valores recomendados, por lo que se la tomará como modelo de trazado para este sector.

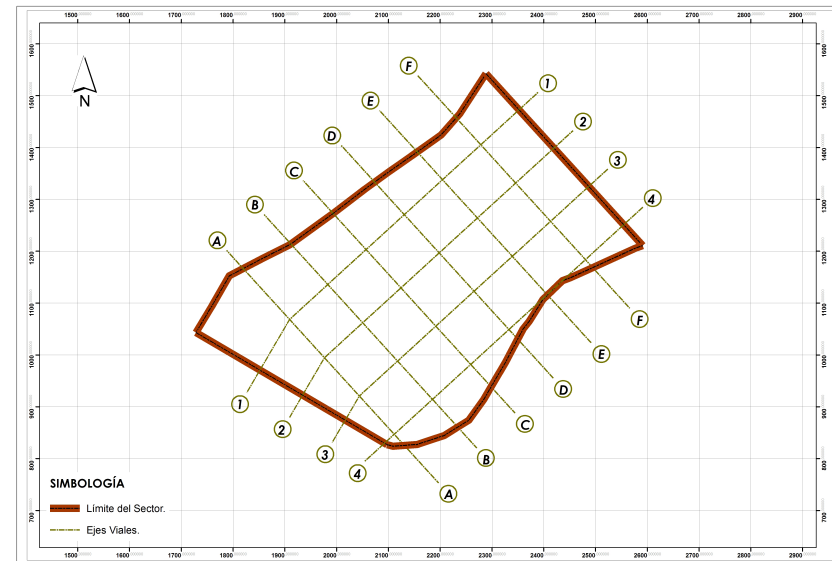
#### 6.3.2.4. TRAZADO DE EJES VIALES A PARTIR DE LA TRAMA SELECCIONADA.

A partir de la concepción de la trama se procedió a establecer los ejes que definirán las vías del sector, sean éstas de tipo vehicular, peatonal o de transportes alternativos. Los ejes se trazaron de forma paralela al límite Este, siendo perpendiculares a los ejes que los atraviesan. Los ejes propuestos se encuentran a 100m de distancia entre ellos, formando casi en su totalidad una trama reticular cuadrada, excepto en sus encuentros con el perfil del sector. En el Gráfico N° 6.2.10. se puede observar el perfil del sector con los ejes propuestos.

#### 6.3.2.5. JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL.

Con los ejes trazados se procedió a definir cuáles serán de

**GRÁFICO N° 6.2.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
EJES VIALES PROPUESTOS.**

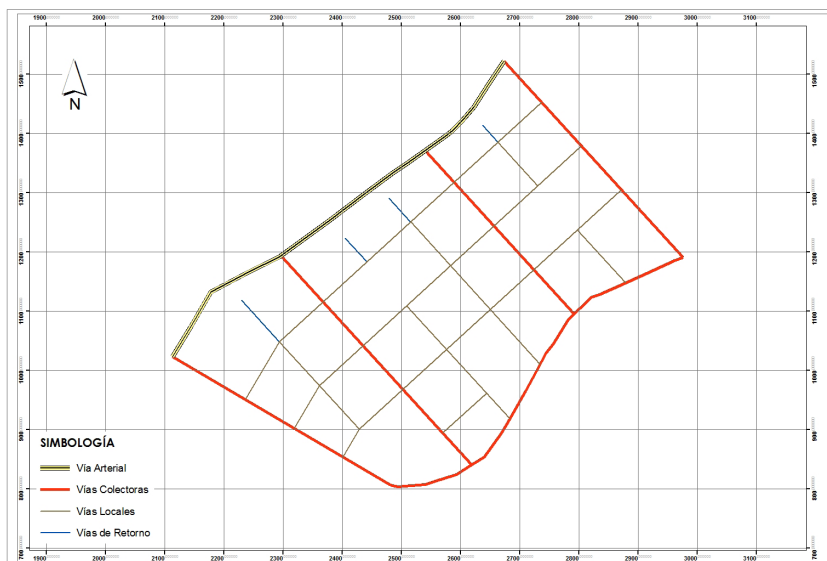


*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

uso prioritariamente residencial, y cuáles serán las vías que permitan el flujo vehicular de paso. Para ésto se ha definido en primera instancia la supermanzana, la misma que deberá estar delimitada básicamente por las vías colectoras y la vía arterial que limita al sector por el Norte. Ver Gráfico N° 6.2.11. A continuación se detalla de manera específica cada uno de los tipos de vía que se plantean para el sector.



**GRÁFICO N° 6.2.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
JERARQUÍA FUNCIONAL PROPUESTA.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

## A. JERARQUÍA PROPUESTA.

### A.1. VÍAS ARTERIALES.

Es indispensable tener en cuenta la presencia de la vía arterial que limita al sector por el Norte, pues al ser ésta una vía altamente transitada se consideró pertinente que no debe

tener intersecciones muy contiguas como sucede en la actualidad, sino que debe mantenerse intersecciones únicamente con las vías colectoras determinadas, de esta manera, mejorará el flujo vehicular en la vía arterial y se controlará el acceso de vehículos de paso al sector que es eminentemente residencial. La única vía arterial que existe en el sector de estudio es la Panamericana Norte, que corresponde al límite Norte del sector. Esta presenta intersecciones con las demás vías únicamente en cuatro puntos, estando a más de 200 m uno del otro.

### A.2. VÍAS COLECTORAS.

Se ha considerado ubicar las vías colectoras en lo posible de manera equidistante, para que el flujo vehicular se distribuya en ellas, evitando su concentración en una sola. Estas serán las únicas que lleguen a la vía arterial.

### A.3. VÍAS LOCALES.

Las vías locales básicamente están conformando la red interna del sector. Se ha considerado pertinente cambiar ligeramente la dirección de los ejes de las vías locales para llegar a los límites irregulares con ángulos de 90 grados y así poder tener una mejor solución de fraccionamiento.

**CUADRO N° 6.2.2.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**SECCIÓN SEGÚN JERARQUÍA FUNCIONAL DE LAS VÍAS.**

VÍAS	CARRIL		ANCHO DE ARCÉN (m)	ANCHO DE MEDIANA (m)	CICLOVÍA		ACERAS	
	ANCHO (m)	NÚMERO DE CARRILES			ANCHO (m)	NÚMERO DE CARRILES POR SENTIDO	BARRERA VEGETAL	ANCHO (m)
ARTERIAL	3,75	2	3,75	3,5	1,5	1	1	1,5
COLECTORAS	3	2	3	-	1,5	1	1	1,5
LOCALES	3	2	-	-	-	-	1	1,5

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Otro punto fundamental que se tuvo en cuenta para las vías locales que van en dirección hacia la Panamericana Norte, es que se las mantendrá como vías de retorno, conectándose a la vía arterial a través de vías peatonales.

De esta manera se controlará que en la red interna no exista un flujo vehicular mayor, conservándolas prioritariamente para el uso de los residentes de la zona.

#### **A.4. VÍAS PEATONALES.**

Sin contar con las aceras, existen cuatro vías peatonales que conectan el sector con la Panamericana Norte.

#### **A.5. CICLOVÍAS.**

Como parte de la propuesta se plantea la existencia de ciclo-vías en las vías colectoras ya que aquí es donde los usuarios de este transporte corren mayores riesgos, por el incremento de velocidad que pueda presentarse en éstas.

#### **B. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS.**

A continuación se indican las características principales de las vías existentes en el sector.

### B.1. SECCIÓN TRANSVERSAL DE LAS VÍAS SEGÚN SU JERARQUÍA.

Aplicando las secciones indicadas en el Cuadro N° 6.2.2. se logrará una trama que cumpla con las normativas mínimas requeridas, por lo que se las aplicará en el trazado de la propuesta.

Como se observa en el Cuadro N° 6.2.2. la vía arterial contará con una sección total de 26 metros, en la propuesta constará únicamente la media vía ya que el eje de ésta constituye el límite del sector.

Tanto para la vía arterial como para las colectoras se propone una ciclo vía de un solo carril por sentido, de manera que se está brindando seguridad además de la infraestructura necesaria para el uso de transportes alternativos.

En cuanto a las vías locales se ha decidido no incluir ciclovías, ya que la velocidad en la red local debe ser máximo de hasta 30km/h ya que su uso será prioritariamente para el acceso a las viviendas.

También se ha considerado indispensable la calidad de vida de los pobladores, por lo que es fundamental, incluir la mayor cantidad de vegetación en el diseño.

Dicha vegetación mejoraría también las visuales del entorno, de manera que se ha planteado una franja vegetal entre la acera y la ciclovía, así los peatones estarán en lo posible separados de los vehículos, logrando así mayor calidad en el uso del espacio público.

Así se plantea que a lo largo de todas las vías exista una acera que posea una sección total de 2.5m, en donde se propone una barrera vegetal de un metro de ancho y una parte libre para su circulación de 1.5m de ancho.

A continuación en el Gráfico N° 6.2.7. se indica la ubicación de las ciclovías y franjas de vegetación.

### B.2. LONGITUD DE TRAMOS.

Esta trama está basada básicamente en una cuadrícula que mantiene tramos de 100m en lo posible, excediéndose este parámetro únicamente en las zonas donde el límite del sector es muy irregular, por lo que se ve necesario mantener tramos mayores y no menores para que éstos no sean muy continuos y se generen manzanas inservibles.

En Gráfico N° 6.2.8. se puede observar que la gran mayoría de tramos están entre los 60 y 100 m, y los que están fuera de este rango corresponden a las vías de retorno, tra-

**GRÁFICO N° 6.2.7.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**UBICACIÓN DE FANJAS DE VEGETACIÓN Y CICLOVÍAS.**



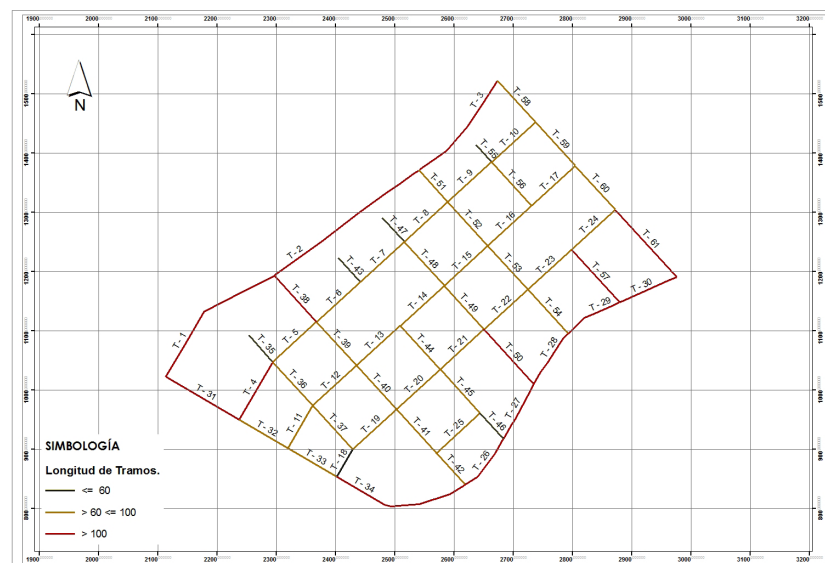
Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

mos de la vía arterial y aquellos ligados a los límites irregulares del sector.

### 6.3.2.6. DETERMINACIÓN DE MANZANAS.

A continuación se especificarán las características del amanzanamiento del sector.

**GRÁFICO N° 6.2.8.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**RANGOS DE LONGITUD DE TRAMOS.**

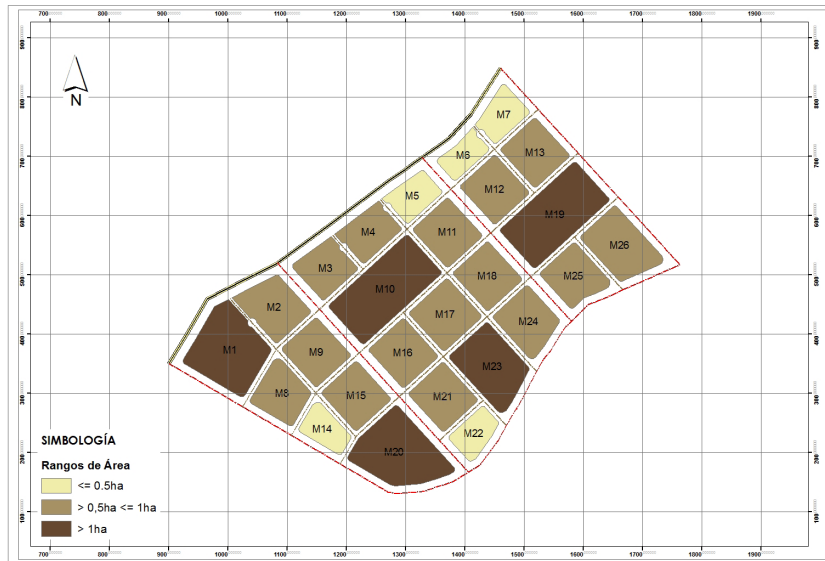


Elaboración: Grupo de Tesis “Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010”

### B.1. TAMAÑO Y FORMA DE LAS MANZANAS.

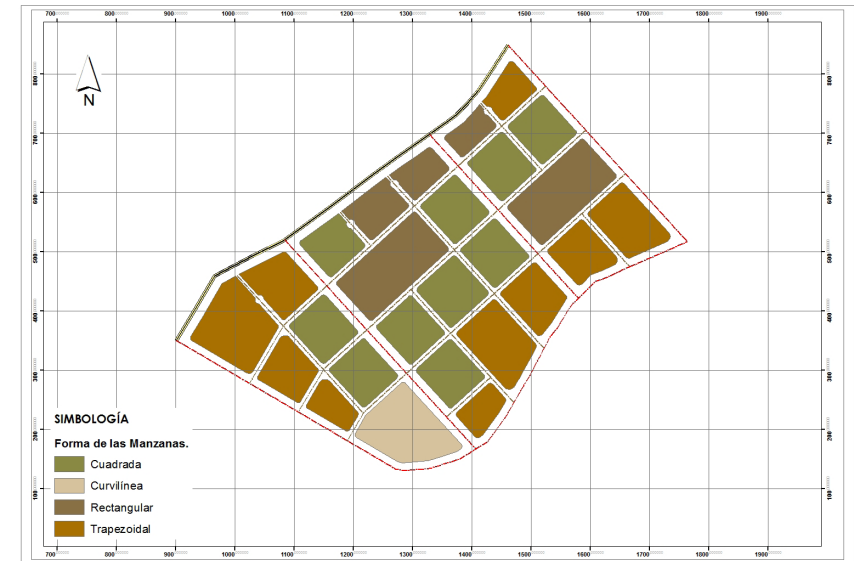
El amanzanamiento del sector es muy regular presentando en su mayoría manzanas de aproximadamente una hectárea. A continuación se puede observar los rangos de área de las manzanas en el Gráfico N° 6.2.9.

**GRÁFICO N° 6.2.9.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
RANGOS DE ÁREA DE MANZANAS.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 6.2.10.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
FORMAS DE MANZANAS.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Se ha decidido que se puede trabajar con manzanas cuadradas y rectangulares, siempre y cuando se conserven tramos de hasta 100 m ya que se las puede considerar como longitudes recomendables. Se tienen 16 manzanas entre 0.5ha y 1 ha, 5 manzanas menores a 0.5ha y 5 mayores a 1ha, representando el 61.6%, 19.2% y 19.2% respectivamente.

En cuanto a la forma de las manzanas se puede decir que la mayoría son cuadradas existiendo unas pocas con formas menos ortodoxas, por la presencia de los límites irregulares.

En el Gráfico N° 6.2.10. se encuentran identificadas las manzanas de acuerdo a su forma.

### 6.3.2.7. FRACCIONAMIENTO.

Como parte de la propuesta se realizó un fraccionamiento alternativo, en donde se aplicaron los conceptos de los fraccionamientos en X, H y curvilíneo principalmente como se muestra en el Gráfico N° 6.2.11. Actualmente se encuentran registrados aproximadamente 285 lotes mientras que en la propuesta se plantea un fraccionamiento del cual se pueden obtener aproximadamente 368 lotes de diferentes dimensiones.

**CUADRO N° 6.2.3.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**LOTES SEGÚN RANGOS DE ÁREA (NÚMEROS ABSOLUTOS).**

Rango de Área (m <sup>2</sup> )	Número
$\geq 225 \leq 300$	100
$> 300 \leq 400$	34
$> 400 \leq 500$	102
$> 500 \leq 750$	84
$> 750 \leq 1000$	17
$> 1000 \leq 1500$	13
$> 1500 \leq 2000$	10
$> 2000 \leq 3000$	8

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

**GRÁFICO N° 6.2.11.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**LOTEAMIENTO PROPUESTO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el Gráfico N° 6.2.12. se puede apreciar que la mayor parte de lotes poseen áreas entre 225 m<sup>2</sup> y 500m<sup>2</sup>, seguidos por aquellos que van de 500 a 750m<sup>2</sup>.

Existen manzanas destinadas a lotes que van a partir de los 750m<sup>2</sup> ya que se consideró indispensable incluir variedad de lotes que puedan satisfacer en lo posible lo que existe ac-



tualmente.

Como se puede observar el loteamiento por manzana es bastante homogéneo, propiciando diferentes tipos de implantación en el sector, ofreciendo una variedad importante para el paisaje del sector.

### 6.3.2.8. INDICADORES.

De acuerdo al nuevo planteamiento propuesto, se obtuvieron los indicadores que se muestran en el Cuadro N° 6.2.4. teniendo confrontados los resultados de la nueva propuesta con la situación actual y claramente se visualizan factores tanto positivos como negativos.

Como punto de partida se tiene que en la propuesta el área de manzanas es menor al área actual, pero se consiguió hacer una lotización más funcional y por consiguiente se obtuvieron 83 lotes más, teniendo en cuenta que existan lotes de áreas similares a las existentes.

Otro indicador que es fundamental, es la densidad vial, pues en el nuevo planteamiento este valor es más alto que el actual lo cual parecería que los objetivos planteados en esta tesis no se cumplieron, mas es de vital importancia conside-

**GRÁFICO N° 6.2.12.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

rar que estos valores incluyen área de aceras, aparte de que las dimensiones que poseen las vías hoy en día no cumplen con los parámetros mínimos establecidos, mientras que en la propuesta alterna, se ha cumplido con todas las normas para un buen funcionamiento de la red obteniendo 1.13ha más.

Pero como confirmación de la hipótesis de este trabajo se tiene el último indicador y el más importante que es la longitud



**CUADRO N° 6.2.4.  
CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.  
COMPARACIÓN DE INDICADORES.**

PLANTEAMIENTO	SUPERFICIE TOTAL (HA)	ÁREA MANZANA (HA)	NÚMERO DE LOTES	SUPERFICIE DE VÍAS (HA)	LONGITU DE VÍAS (M)
ACTUAL	29,53	24,29	285	5,24	7411,18
PROPUESTA	29,53	23,16	363	6,37	<b>6761</b>

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

total de las vías, ya que aquí se refleja dónde se emplearon más recursos que no son optimizados.

Como se observa en el cuadro anterior con la nueva propuesta se tiene que en el nuevo planteamiento se obtuvieron 779.18m menos de longitud de vías que en la actualidad; se trata de 779 m menos de tendido eléctrico y alcantarillado sirviendo a mayor cantidad de lotes.

A continuación se han incorporado dos gráficos que confrontan la realidad actual con la propuesta.

**GRÁFICO N° 6.2.13.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**AMANZANAMIENTO Y FRACCIONAMIENTO ACTUAL.**

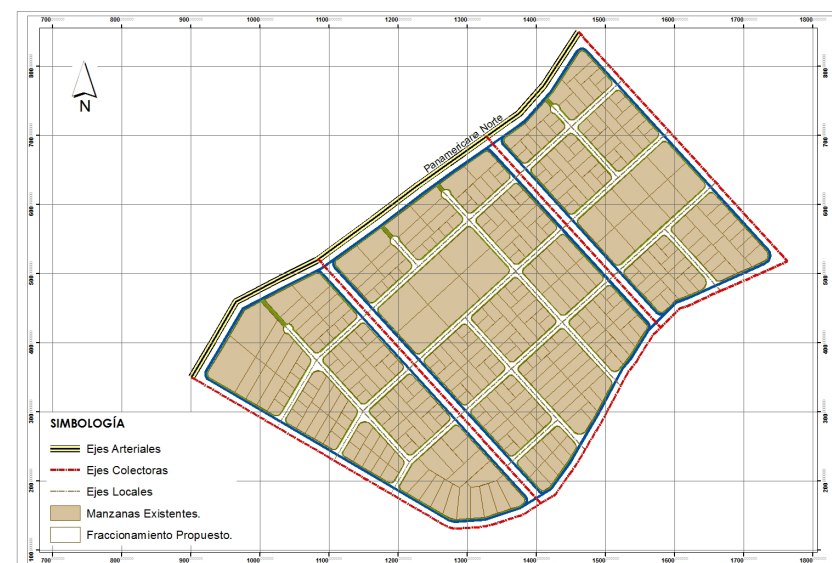


*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

Como se puede observar en el gráfico anterior la trama actual no posee un modelo definido, teniendo manzanas de varias formas y tamaños, además de presentar un fraccionamiento desorganizado y también muy diverso, incluso a nivel de manzana. También no existe una jerarquía fácilmente identificable lo que hace que con la Panamericana Norte se intersecten las vías locales.

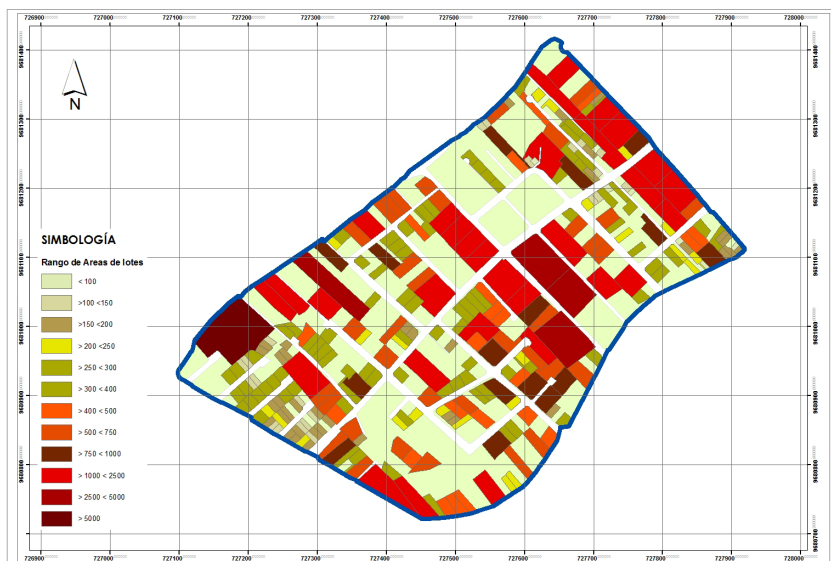
**GRÁFICO N° 6.2.14.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**AMANZANAMIENTO Y FRACCIONAMIENTO PROPUESTO.**



*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En oposición a lo existente en la actualidad, en la propuesta planteada se puede identificar fácilmente la jerarquización funcional. Además se generaron manzanas regulares que permiten un fraccionamiento organizado y homogéneo. Es claramente visible que existe mayor organización, y un modelo definido.

**GRÁFICO N° 6.2.15.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES ACTUAL.**



**GRÁFICO N° 6.2.16.**  
**CANTÓN CUENCA: SECTOR UCUBAMBA.**  
**RANGOS DE ÁREA DE LOTES PROPUESTO.**



*Fuente: Plano Catastral de la Ilustre Municipalidad de Cuenca.*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

*Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"*

En el gráfico anterior se puede observar las áreas de lotes existentes, y su distribución, siendo claro que al existir esa variedad sin que estén zonificados, no permite que se defina un tipo de implantación a nivel de manzana, por lo que cada propietario actúa bajo su propio criterio.

En la propuesta se plantea la zonificación de los lotes de acuerdo a su área, para lograr mayor homogeneidad a nivel de manzana, pudiendo establecer zonas donde se pudieran emplear edificaciones en altura.

### 6.3.3. OBSERVACIONES FINALES.

Finalmente se puede observar claramente que existe mayor orden de la red vial, el amanzanamiento y fraccionamiento.

La red vial está funcionalmente jerarquizada, se plantearon vías con las dimensiones adecuadas para que funcionen de la mejor manera y sean fácilmente identificables.

Además se obtuvieron indicadores más positivos con respecto a este elemento.

El amanzanamiento es muy homogéneo, presentando áreas aproximadas a una hectárea en la mayoría de sus manzanas y en otras de dos hectáreas como máximo. Sus formas son muy regulares, pues básicamente se han manejado manzanas de forma cuadrada y rectangulares; y no presentan mayores complicaciones en el fraccionamiento.

En cuanto al fraccionamiento existe también mucha homogeneidad, especialmente a nivel de manzana, lo que es positivo ya que aporta a que el paisaje construido en su conjunto sea mejor. Es importante mencionar que en el fraccionamiento propuesto se consideró el frente mínimo que se determina en la Ordenanza de Uso y Ocupación de Suelo de Cuenca.

En cuanto al lote mínimo la Ordenanza dispone que sea de

350 m<sup>2</sup>, mas en el fraccionamiento propuesto se decidió incluir lotes desde 225m<sup>2</sup>, ya que era importante mantener en lo posible un fraccionamiento con dimensiones semejantes, ya que esto responde a realidades y necesidades diferentes, por lo que debía existir una oferta de lotes similar a la actual.





# CONCLUSIONES

---

**“CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA  
EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”**



## CONCLUSIONES.

Después de haber concluido el presente trabajo de tesis, y con los resultados obtenidos de la propuesta se llegó a las siguientes conclusiones.

- A partir de una planificación única e integral se pueden lograr espacios que brinden una mejor calidad de vida para sus habitantes.
- Si la planificación recae únicamente en la Municipalidad se puede evitar principalmente la privatización de vías, ya que éstas al estar previamente definidas, no se generan vías de retorno innecesarias que en algunos casos son cerradas.
- La mayoría de los sectores de diagnóstico poseen indicadores que reflejan la falta de planificación, inequidad y baja calidad de vida de los pobladores, ya que no todos tienen acceso a los servicios básicos.
- De acuerdo a lo analizado la mayor parte de vías han seguido los linderos de los terrenos que existían inicialmente, debido probablemente a políticas económicas más

convenientes en cuanto a las indemnizaciones que deben realizarse a los propietarios para expropiar la porción de terreno necesaria para el trazado de las vías.

- Se ha considerado que al existir una propuesta de fraccionamiento, puede contribuir también a disminuir la generación de condominios mediante el tamaño de lotes y su organización.
- De igual manera con una propuesta de lotización, puede pensarse en determinar zonas de varios tipos de vivienda que contribuyan a aumentar la densidad poblacional del sector, pudiendo permitir incluso liberar el espacio circundante.
- Como consecuencia de lo anterior al disminuir la presencia de condominios y urbanizaciones cerradas en la ciudad, existe mayor cohesión social, ya que al no existir equipamientos de usos exclusivo, la población se apropia nuevamente de los equipamientos públicos, eliminando así su subutilización y aprovechando al máximo los recursos invertidos.
- Se ha podido concluir que uno de los factores predominantes para que exista un crecimiento disperso, es la especulación del suelo, misma que ha presionado a la

población de bajos recursos a asentarse en zonas no aptas para la urbanización o en su defecto en zonas que no poseen servicios básicos.

- Debido al crecimiento disperso, la dotación de infraestructura es un acto consecutivo a la formación de los asentamientos, dando como resultado mayor inversión y la falta de aprovechamiento de ésta en los espacios intersticiales, ya que dicha infraestructura sirve en la mayoría de casos a muy pocos lotes.
- Ya que como se mencionó previamente uno de los problemas principales para la dispersión es la especulación del suelo, por lo que se cree que una medida preventiva para evitar asentamientos informales en zonas poco adecuadas, sería crear una ley que regule o controle la especulación del suelo, para que existan iguales oportunidades de poseer una vida de calidad para los pobladores, sin importar el status socio - económico al que pertenezcan.
- Ya que una forma de segregación social se da a través de la formación de urbanizaciones cerradas y condominios que aumentan cada vez más tras la búsqueda de seguridad, es importante mitigar estas figuras, pues al contrario de ser la solución para estos problemas sociales

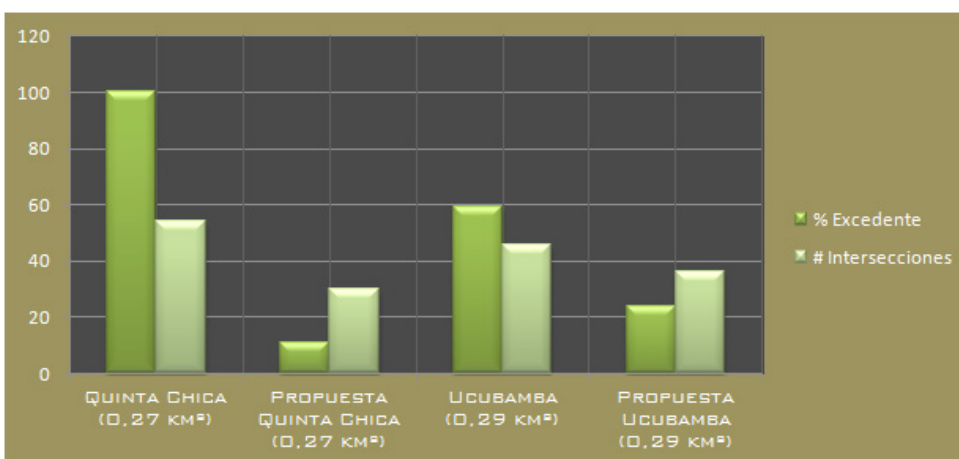
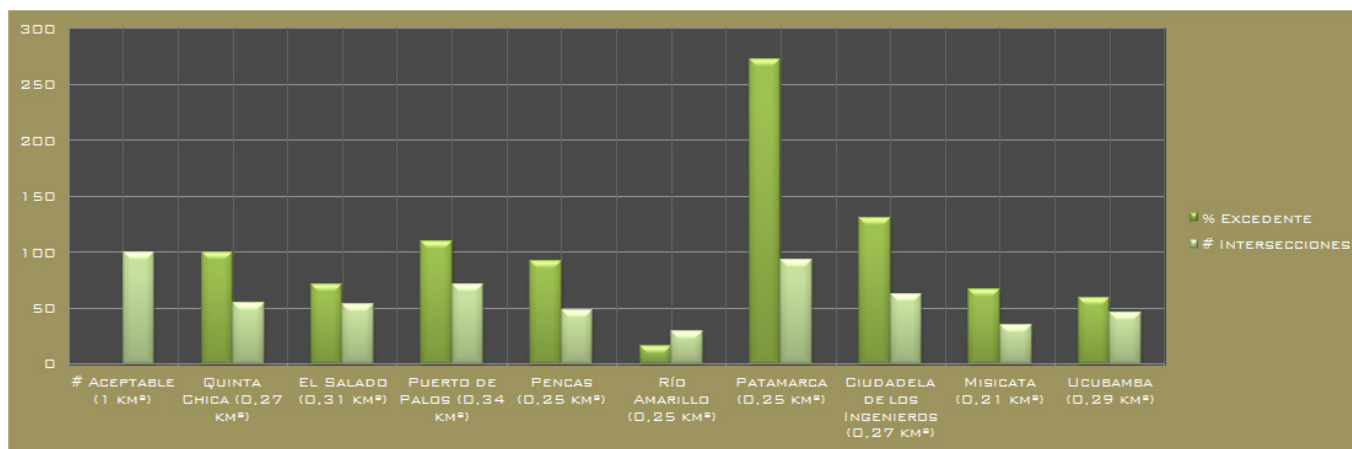
los agravan más, ya que la ciudad empieza a conformarse de zonas amuralladas, abandonando por completo las calles y equipamientos públicos, por lo que es fundamental trabajar en la calidad de éstos para que la población nuevamente se apropie de ellos y recupere el control de los mismos.

- Como consecuencia de lo anterior, al recuperar los espacios públicos, se logra la cohesión social deseada, ya que éstos son los puntos de encuentro y de interacción de los habitantes.
- De acuerdo a autores que han estudiado el tema de la trama urbana, existen varios indicadores para poder establecer rangos admisibles en un área específica; éstos han sido aplicados a este estudio para poder corroborar que sin una planificación integral existe desperdicio de recursos, ya que mediante los siguientes gráficos se observará el patrón existente en la ciudad, comparado con los rangos que se generaron con las propuestas planteadas.

Indicador 1: Número de Intersecciones existentes.

En el siguiente gráfico se observa que este indicador excede en porcentajes considerables al valor aceptable.

**GRÁFICO N° I.1.1.**  
**RESULTADOS DE SECTORES.**  
**INDICADOR DE NÚMERO DE INTERSECCIONES EXISTENTES Y PROPUESTAS.**



En el Gráfico N° I.1.1. se observa la realidad de los sectores de estudio y se compara el número de intersecciones existentes y el número de intersecciones planteadas en el trazado alternativo, teniendo como resultado que en las propuestas se obtuvieron resultados que aún sin ser los óptimos son más positivos ya que están cerca de los parámetros recomendables.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"

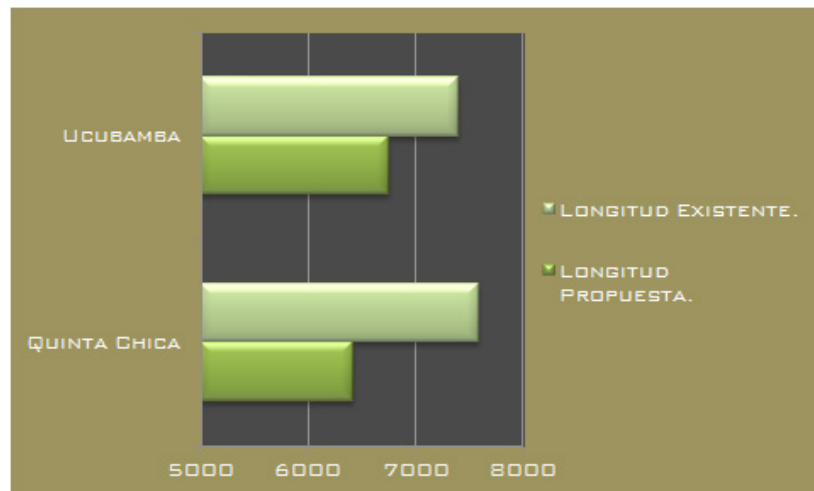


**GRÁFICO N° I.1.2.  
RESULTADOS DE SECTORES.  
LONGITUD VIAL EXISTENTE Y PROPUESTA.**



Indicador 2. Longitud de vías.

En el Gráfico N° I.1.2. se observa la longitud de vías que existe en los sectores estudiados y las propuestas en los sectores de trabajo.

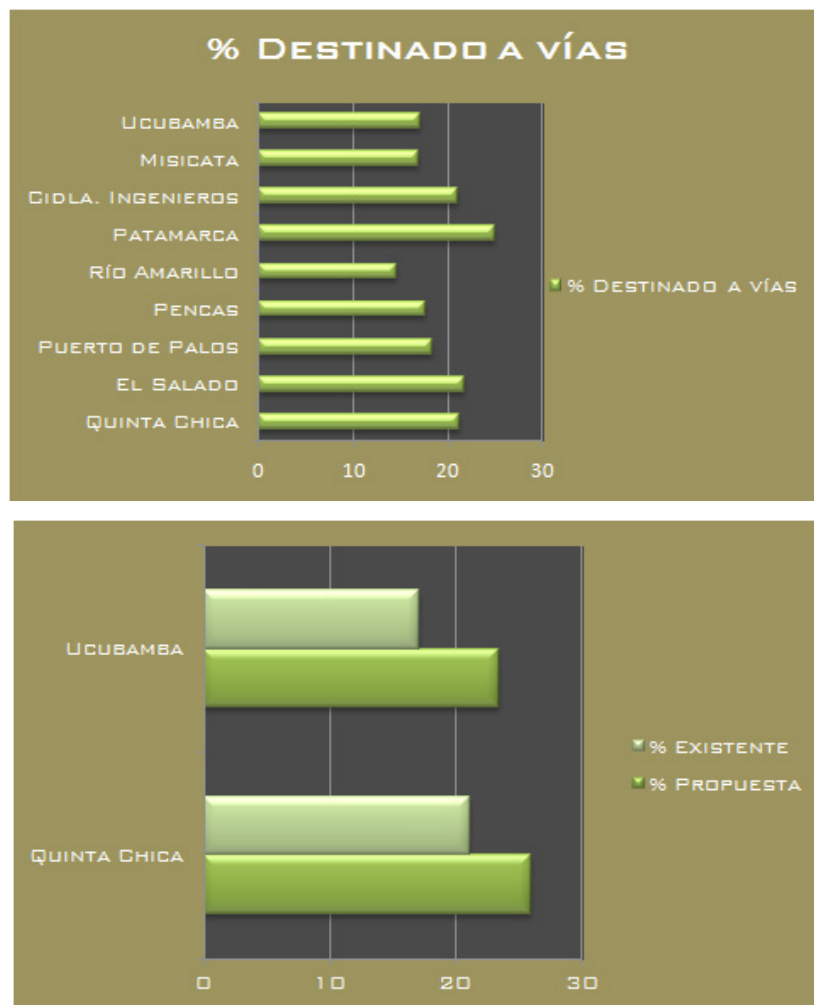


Se comparó la longitud vial existente en los dos sectores en los que se intervino y la longitud resultante de la propuesta planteada, quedando claro, como se muestra en el gráfico, que mediante el trazado alternativo se consiguieron mejores resultados, es decir se logró menor longitud vial.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"



**GRÁFICO N° I.1.3.  
RESULTADOS DE SECTORES.  
PORCENTAJE DESTINADO A VÍAS EXISTENTE Y PROPUESTO.**



Indicador 3. Porcentaje destinado a vías.

En el Gráfico N° I.3.1. se observa el porcentaje destinado a vías que existe en los sectores estudiados, también se compara el porcentaje en los sectores en los que se intervino con el destinado en la propuesta planteada.

Aquí se puede observar que aún cuando la longitud vial de la propuesta es menor se obtuvo mayor porcentaje destinado a vías, este es un indicador fundamental que deja claro que actualmente no se cuenta con las secciones mínimas requeridas para el correcto funcionamiento del sistema.

El resultado de conocer estos indicadores apoya la teoría de que al ejecutar una planificación integral se consigue mejorar parámetros que ayudarán a optimizar los recursos. Se debe reconocer que los problemas se reflejan a nivel general, por lo que se puede decir que si se planificara de manera integral el resto de sectores seguramente se obtendrían resultados más positivos.

Elaboración: Grupo de Tesis "Configuración de la trama urbana de Cuenca en sus zonas de expansión. 1980-2010"



- De manera general se puede decir que si el GAD Municipal de Cuenca retoma el control sobre la configuración de la ciudad se puede conseguir que las nuevas zonas a planificarse se integren de la mejor manera a ésta.
- Así también si el GAD Municipalidad está ya planificando nuevas zonas de expansión, es importante que los modelos a aplicarse sean concebidos con una perspectiva nueva y consciente de los problemas actuales que aquejan a la ciudad, como la segregación socio - espacial, que se acentuó fuertemente en la década del 2000 por la representativa cantidad de condominios y urbanizaciones privadas que se llevaron a cabo; además de otros problemas de gran importancia como lo son los altos niveles de tránsito, ruido y contaminación ambiental que desde hace tiempo vienen perjudicando la calidad de vida de los ciudadanos.
- Es indispensable mencionar también que si bien se han realizado planes parciales de varias zonas, estos no se han ejecutado como se los proyectó, y este es un punto de vital importancia, porque demuestra en unos casos mucha permisividad para llevar a cabo proyectos que alteran los planes previamente concebidos, y en otros la ausencia de análisis de los proyectos particulares y su entorno, permitiendo incluso, afectar hitos representativos, zonas

protegidas o de riesgo, entre otros.

- Se pretende que las políticas del GAD municipal tiendan a un desarrollo urbano responsable y tengan un sustento de factibilidad para su cabal cumplimiento y así integrar a amplios sectores que no cuentan con un marco técnico legal para su desarrollo
- La planificación de la ciudad debe tender a potencializar el uso del suelo y la optimización de recursos, ya que con las propuestas planteadas se ha demostrado que se puede lograr una mejor estructuración con menos infraestructura.
- Finalmente se ha creído fundamental que se debe desligar los procesos de planificación urbana de la política, ya que es un factor muy influyente para que se propicien actos irresponsables que únicamente perjudican a la ciudad.





# BIBLIOGRAFÍA

---

**“CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA URBANA DE CUENCA  
EN SUS ZONAS DE EXPANSIÓN. 1980 - 2010”**



## BIBLIOGRAFÍA.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA - Vigésima segunda edición.

Alcaldía Metropolitana de Caracas. (2012). Avances del Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020. Caracas.

Albornoz, B. (2008). Planos e imágenes de Cuenca. Cuenca.

Alcaldía Metropolitana de Caracas. (2011). Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020. Caracas.

Almandoz, A. (2012). Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja. . OLACCHI.

Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. . (2009). Ley Especial del Régimen Municipal en dos niveles del Área Metropolitana de Caracas. Caracas.

Ascher, F. (2004). Los Nuevos Principios del Urbanismo. Madrid: Alianza.

Azcárate Victoria, D. C. Pautas del modelo de crecimiento urbano actual en el marco de la ciudad difusa. Madrir.

Benevolo, L. (2000). La proyeccion de la ciudad Moderna. Gustavo Gill.

Carolina Quintero, M. F. (2009, Octubre). La Calle: entretejido de fragmentos urbanos en la ciudad híbrida. Retrieved septiembre 16, 2013, from <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n42/ab-cqui.html>

Carrasco, M. estudio de la trama urbana en los procesos de extensión de la ciudad. In Diagnóstico y Tipificación de las formas del tejido Urbano en ciudades intermedias de Chile.

Carrasco, M. Estudio de la trama urbana en los procesos de extensión de la ciudad. In Diagnóstico y tipificación de las formas del tejido urbano en en ciudades intermedias de Chile.





Catalá, R. G. (2009). Crecimiento Urbano y el Modelo de Ciudad. Barcelona.

Clos, D. J. (2013). The Relevance of street patterns and public space in urban areas. UN-Habitat Working Paper .

Cobos, D. V. (2012). Tomebamba, Historia, Cultura y Tradiciones. Paute.

Consuegra, L. G. (Agosto del 2004). Maestría en estudios para la conservación de Monumentos y sitios. Facultad de Arquitectura: Universidad de Cuenca.

Cuadernos del Patrimonio. (Abril - Mayo 2001). Carta de Cracovia 2000. In Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido.

Delgado, C. (1971). Tres planteamientos en torno a problemas de urbanización acelerada en áreas metropolitanas: El caso de Lima. In C. Delgado, Problemas sociales en el Perú contemporáneo. (pp. 119 - 158). Lima: CAMPODÓNICO ediciones.

Fernando Carrión, J. C. El proceso urbano en el Ecuador. Quito: ILDIS.

Fernando Pauta, D. J. (1981). Tesis: La Renta del Suelo y la Configuración del Espacio Residencial en Cuenca. Cuenca.

FLACSO. (2001). La ciudad construida urbanismo en América Latina. Quito.

Flores J. E. (2002). Ciudad, Vialidad Y Transporte. Documento Docente 5. (1a ed.). Cuenca: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.

Hernando, F. Estudios de los barrios preexistentes y emergentes: la trama urbana y su relación con la seguridad. Madrid.

Hidalgo, R. De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile. Santiago de Chile.



[http://www.hic-al.org/glosario\\_definicion.cfm?id\\_entrada=27](http://www.hic-al.org/glosario_definicion.cfm?id_entrada=27). (12 Junio 2012). Retrieved Mayo 15, 2014

<http://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83441.pdf>. (2014, Mayo 10).

<http://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/83441.pdf>. (2014, Mayo 10). (n.d.). Retrieved Mayo 15, 2014

Huit, G. PREVEER LA TRAMA DE EXPANSION URBANA - LECCIONES DE UNA EXPERIENCIA.

Ibarra, R. (2014). Segregación socio-espacial en ciudades turísticas . Retrieved Mayo 19, 2013, from [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322007000200004](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322007000200004)

ICOMOS. (1990). Carta del Patrimonio Vernáculo Construido., (p. 1). México.

Ilustre Municipalidad de Cuenca e Ilustre Concejo Cantonal. (2003). Reforma, actualización, complementación y codificación de la ordenanza que sanciona el plan de ordenamiento territorial del cantón Cuenca: Determinaciones para el uso y ocupación del suelo urbano. Cuenca.

Informalidad, regularización y derecho de propiedad. (2007, Febrero). Retrieved Agosto 13, 2013, from [http://www.lincolnst.edu/pubs/images/1180\\_Perspectives%20Urbanas%20cover%20with%20border.jpg](http://www.lincolnst.edu/pubs/images/1180_Perspectives%20Urbanas%20cover%20with%20border.jpg)

Julio Barrera, Lauro Cabrera, Luis Guerrero, Henry Lazo, Iván Pérez. (2008). Cuenca Urbana. Análisis del proceso de evolución urbana de la ciudad de Cuenca. Cuenca.

Jürgen Bähr, A. B. (2005). La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. Lima: Guzlop editoras.

Law and Urban Space. (2001). Regulación de uso del suelo urbano: discusión sobre el caso de Curitiba. UFPR.



Leticia Cevallos, V. V. (1995). Tesis: El Barrio como célula Básica de Ordenamiento Territorial de Áreas Residenciales. Cuenca.

Lynch, K. (1980). Planificación del sitio. Barcelona: Gustavo Gili.

María Elizabeth Santacruz, M. A. (2011). Tesis: Modelo de Usos de Suelo para la Gestión y Administración Municipal de las Áreas Residenciales de Cuenca. Cuenca.

Modelos de Crecimiento urbano. XV Seminario sobre Gestión Pública Local. Gijón: TREA.

Morella Briceño Avila, L. G. (2011). Proceso de Diseño Urbano - Arquitectónico.

Normas Urbanísticas - ABADES - Normativa. (n.d.). Retrieved Mayo 10, 2014, from [http://www.abades.es/normas\\_urbanisticas/normativa/glosario.pdf](http://www.abades.es/normas_urbanisticas/normativa/glosario.pdf)

Pauta, F. (1999). Cuenca: Algunas ideas para definir el modelo de ordenación territorial de la ciudad que queremos. Revista Semestral, Centro de Investigaciones CIUDAD , 57-66.

Pauta, F. (Planificación Territorial 2009 - 2010). Teoría de la Planificación II. Documento docente. Cuenca.

Plan General de Ordenación de La Laguna.

Plan Maestro para la Revitalización Integral de la Habana Vieja. (n.d.). Retrieved Mayo 10, 2014, from <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/instrumentos/glosario>.

Prefeitura Municipal de Curitiba. (2004). Plano Diretor 2004 o Planejamento de Curitiba. Curitiba.

Prefeitura Municipal de Curitiba. (2012). Uso do Solo, Lei 9800 e Leis Complementares da Legislação de Uso do Solo. Curitiba.



Red de Autoridades para la Gestión Ambiental en Ciudades de América Latina y el Caribe. (2010). Experiencias Exitosas en Construcción de Sustentabilidad Local. Curitiba.

Rosalind Greenstain, F. S. (200, Noviembre). Lincoln Institute of Land and Policy. Retrieved Junio 20, 2013, from Segregación espacial Urbana: fuerzas consecuencias y respuestas normativas: [http://www.lincolninst.edu/pubs/950\\_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana--fuerzas--consecuencias-y-respuestas-normativas-](http://www.lincolninst.edu/pubs/950_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana--fuerzas--consecuencias-y-respuestas-normativas-)

Salazar, C. (2009). Los paradigmas indiciarios del análisis urbano. Bogotá.

Sgroi, A. (2011). Morfología Urbana. Retrieved Abril 28, 2014, from <http://blogs.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-19-MORFOLOGIA-URBANA.pdf>

Sgroi, M. A. (2011). Morfología Urbana. Retrieved Mayo 15, 2014, from <http://blogs.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-19-MORFOLOGIA-URBANA.pdf>

Smolka, R. G. (2000, Noviembre). Segregación espacial urbana: fuerzas, consecuencias y respuestas normativas. [http://www.lincolninst.edu/pubs/950\\_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana--fuerzas--consecuencias-y-respuestas-normativas-](http://www.lincolninst.edu/pubs/950_Segregaci%C3%B3n-espacial-urbana--fuerzas--consecuencias-y-respuestas-normativas-) .

Unión Iberoamericana de Municipalistas. (2011). Sistematización de la Experiencia Plan de Movilidad Urbana - Curitiba, Brasil. Curitiba.

Valderrama, J. C. (1998). COLOMBIA URBANA - UNA APROXIMACION CULTURAL. Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD.

Vergara, A. (2008). La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización. UOCpapers .

<http://www.estadistica.mat.uson.mx/Material/elmuestreo.pdf>

<http://explorable.com/es/muestreo-no-probabilistico>



